MODELARZ



MIESIĘCZNIK LIGI OBRONY KRAJU DLA MODELARZY
ROK XVIII (209) ● PAŹDZIERNIK 1972 R. ● CENA 4,50 ZŁ

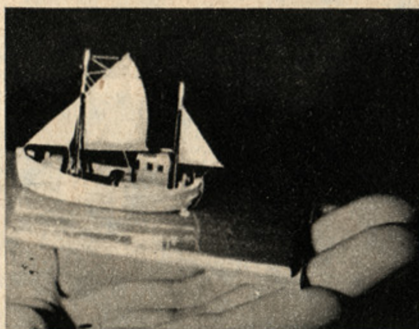
10/1972

MODELE MNIEJSZE OD ZAPAŁKI

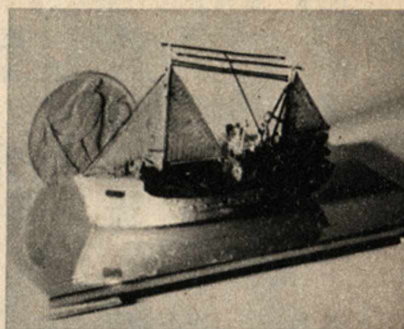
Niedawno w „Modelarzu" pisaliśmy o Stanisławie Maciejewskim z Siedlec. Obecnie znów z całą przyjemnością przedstawiamy następne jego „mikromodele", które wzbudzają podziw tak u laików, jak i znawców miniaturowego modelarstwa.

Tym razem są to modele statków rybackich pływających pod polską banderą, wykonane w skali 1:400. Niektóre posiadają długość nie większą niż pół zapałki, a mimo to nie pominięto w nich najmniejszego szczegółu.

Benedyktyńska pracą Stanisława Maciejewskiego godna jest podziwu.



Model kutra „Mir 20" w skali 1:400 z łatwością mieści się na dłoni



Super kuter B-25 ma wysokość pięciozłotówki

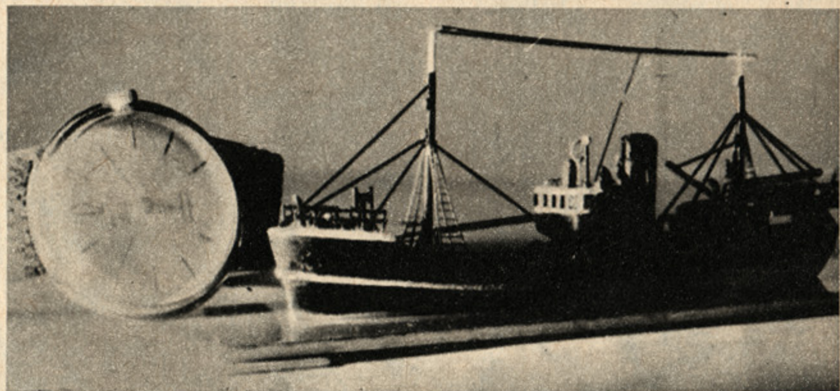
KRONIKA

Barkas rybacki z zalewu wiślanego w rzeczywistości posiadał długość 10 metrów. Jego model w skali 1:400 jest krótszy od zapałki





Redaktor działu okrętowego Marian Rozwenc ogląda jedną z miniatur Stanisława Maciejewskiego

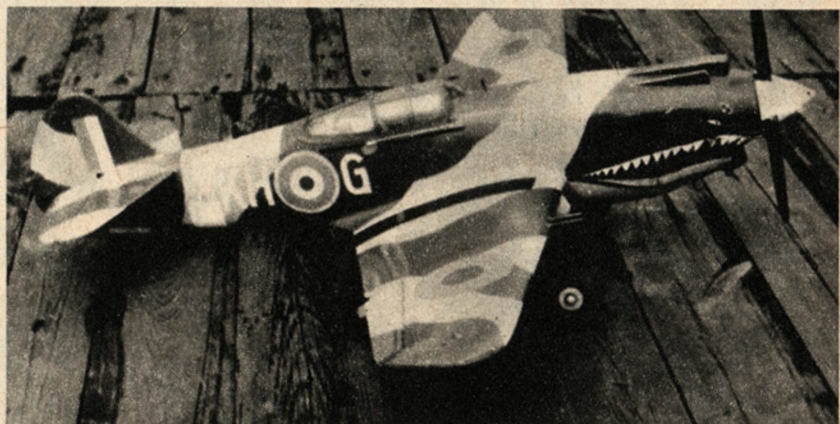


Model lugrotrawlera „Korab 1" na tle ręcznego zegarka

P-40 TOMAHAWK

Model tego oryginalnego samolotu z drugiej wojny światowej wykonał Ryszard Psiuch z pracowni Miejskiego Domu Kultury w Koszalinie.

Fot. M. Chyl



NASZA OKŁADKA

Na zdjęciu pięknie wykonany model statku spacerowego „Lilla Weneda". W głębi jego wykonawca i zarazem tegoroczny mistrz Polski w klasie EH — Zbigniew Bulczak z Gdańska. O mistrzostwach zamieszczamy reportaż na stronicach 23 i 24.

FOT. S. SMOLIS

W PRZEDEDNIU WIELKIEJ ROCZNICY



A właściwie nie w przededniu, bo nie 29 rocznicę powstania sił zbrojnych mamy tu na myśli, a w przedroczu. W przyszłym to bowiem 1973 roku obchodzić będziemy 30 rocznicę powstania ludowego Wojska Polskiego. Na omawianie znaczenia tego doniosłego wydarzenia dla losów narodu polskiego będzie jeszcze sporo okazji.

Dla nas, modelarzy, i dla redakcji czasopism modelarskich pora już jednak najwyższa do rozpoczęcia kampanii związanej z 30-leciem polskich ludowych sił zbrojnych. Zamierzamy bowiem uczcić tę wielką rocznicę w sposób najpełniejszy, co przy naszych skromnych możliwościach nie jest łatwe i co nakazuje nam odpowiednio wczesne jej rozpoczęcie i zmobilizowanie do tego wszystkich niezbędnych sił i środków.

Zacznijmy od naszych zamiarów. Pragniemy zaprezentować na łamach naszych trzech czasopism modelarskich wszystkie te samoloty, okręty i wozy bojowe, na których walczyli Polacy na frontach drugiej wojny światowej. Oczywiście będą to podstawowe, najbardzie zasłużone i znane typy uzbrojenia, jako że mimo najszczerszych chęci i prawie rocznego wyprzedzenia — nie jesteśmy, nie bylibyśmy w stanie w najbliższych kolejnych 30 zaledwie numerach „Małego Modelarza", „Modelarza" i „Planów Modelarskich" pomieścić wszystkiego, co zasługuje na uznanie i przypomnienie z okazji zbliżającej się wielkiej rocznicy.

Zostaną więc wznowione w poprawionej i uzupełnionej wersji, zarówno nasze sławne PZL P11, PZL „Karaś". Znajdzie się Burza i Orzeł. Powtórzymy jeszcze raz plany najlepszego czołgu drugiej wojny światowej T-34, IS-2 oraz Cromwell. Nie sposób pominąć zasłużonego Kukuruźnika — Po-2, jak również Orkana czy Jak-9, Wellingtona i Liberatora, Hurricane'a i Spitfire'a.

Oczywiście, czyniąc zadość nakazom historycznej prawdy i wymogom faktów — wychodzimy jednocześnie naprzeciw społecznemu zapotrzebowaniu. Nie będzie to spełnienie wszystkich Waszych, Czytelnicy, postulatów, gdyż fizyczna to wprost niemożliwość. Nie zdołamy bowiem dokonać pełnego przeglądu całego uzbrojenia polskich formacji i jednostek wojskowych z okresu drugiej wojny światowej. A tym bardziej nie jesteśmy w stanie przy obecnej częstotliwości i objętości naszych czasopism spełnić postulatów tych spośród Was, którzy sugerują nam publikowanie także planów modeli samolotów, okrętów i wozów bojowych strony przeciwnej, tj. niemieckich, włoskich i japońskich.

Tak oto niepostrzeżenie przeszliśmy od przedkładania naszych zamiarów do omawiania dość w końcu, jak to sami boleśnie odczuwacie, naszych ograniczonych możliwości.

Żeby jednak choć w części zrekompensować tę ograniczoność naszych możliwości, które zresztą nie kończą się na słabości czasopism modelarskich — przygotowujemy założenia do dwu co najmniej konkursów związanych tematycznie z 30-leciem ludowego Wojska Polskiego. Uważamy, że małe arcydzieła stworzone rękami najzdolniejszych modelarzy powinny być zaprezentowane społeczeństwu i — jako jedna z najbardziej nośnych i atrakcyjnych form propagandowych — włączone do ogólnonarodowej kampanii popularyzowania historycznych zasług ludowych sił zbrojnych w dzieło wyzwalania narodowego i społecznego Polaków wśród najszerszych kręgów społeczeństwa polskiego, a szczególnie młodzieży polskiej.

MODELARZE A 30-LECIE LUDOWYCH SIŁ ZBROJNYCH

O tym, że modelarstwo jest sztuką piękną, ale i niepomiernie trudną nie musimy nikogo z wtajemniczonych przekonywać. Zapewnia ono swoim miłośnikom mnóstwo intelektualnych i estetycznych doznań i przeżyć. Kształci, rozwija, uszlachetnia osobowość i przygotowuje często do lepszego wyboru i spełniania zawodu. Ale też modelarstwo stawia przed parającymi się nim bardzo wysokie i różnorodne kryteria. Same bowiem chęci, choćby nie wiedzieć jakie — do uprawiania modelarstwa nie wystarczają. Potrzebne tu są także odpowiednie plany, ilustracje, szkice i dokumenty uzupełniające. Niezbędne materiały podstawowe i pomocnicze. Narzędzia i pomieszczenia. A nade wszystko zaś precyzja myślenia i działania. Umiłowanie piękna. Chęć poznawania historii myśli ludzkiej, tradycji narodowych i orężnych. Cierpliwość, upór w dążeniu do celu i odporność psychiczna. To tak gwoli jasności.

Pozostają więc wierni temu pięknemu hobby tylko najzagorzalsi, najlepsi, najwytrwalsi. Dorobek tych ludzi winien być — bo na to w pełni zasługuje — w większym niż dotąd stopniu wykorzystywany z pożytkiem dla celów społeczno-wychowawczych i popularyzatorskich.

W roku, który dzieli nas od wiekopomnej 30 rocznicy powstania ludowego Wojska Polskiego, redakcja czasopism modelarskich dołoży starań, aby wysiłki i dorobek polskich modelarzy w pełni zrekapitulować, żeby ich wkład w dzieło popularyzowania postępowych tradycji oręża polskiego był odpowiednio wyeksponowany i należycie spożytkowany dla dobra sprawy — patriotycznego wychowywania młodego pokolenia Polaków.

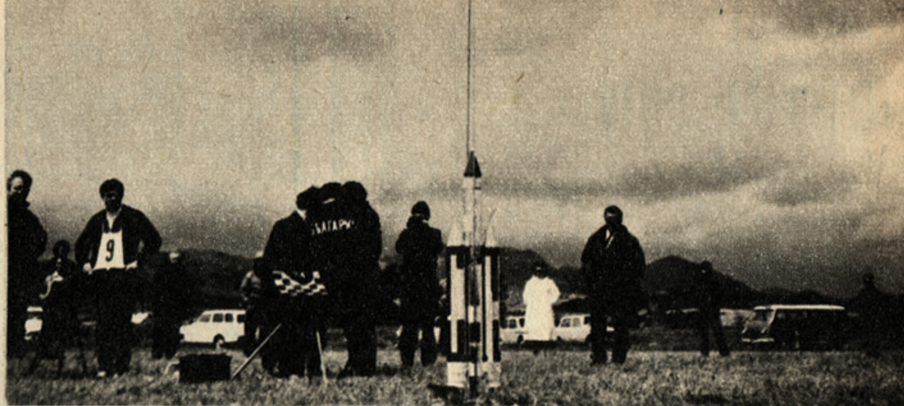


Przysięgam służyć ze wszystkich sił Ojczyźnie...

EUROPEJSKIE KRYTERIUM MODELARZY RAKIETOWYCH

Dubnica — 1972

Korespondencja własna



Na wyrzutni efektowny model rakiety

Zgodnie z kalendarzem imprez modelarskich FAI na rok 1972 w dniach 26—28 maja br. odbyły się w Czechosłowacji międzynarodowe zawody modeli rakiet pod nazwą Europejskie Kryterium Modelarzy Rakietowych organizowane przez Klub Rakietowy z Nowej Dubnicy. W zawodach wzięło udział 35 zawodników z: Czechosłowacji (19), Bułgarii (6), Rumunii (5), Jugosławii (3). Polskę reprezentowała ekipa Aeroklubu PRL w składzie: kierownik ekipy — Ireneusz Pudełko oraz zawodnicy: Henryk Meller i Juliusz Jarończyk.

Zawody rozegrano zgodnie z Kodeksem Sportowym FAI w 5 konkurencjach:

1) rakietoplany kl. „Wróbel" o całkowitym impulsie silnika 0,00-2,50 Ns i maksymalnym ciężarze 60 G,

2) rakietoplany kl. „Orzeł" o całkowitym impulsie 10,01-40,00 Ns i maksymalnym ciężarze 240 G,

3) rakiety czasowe o całkowitym impulsie nie przekraczającym 10,0 Ns i maksymalnym ciężarze 85 G,

4) w konkurencji wysokościowej makiet rakietowych w kl. 3 o całkowitym impulsie 10,01-40,00 Ns i maksymalnym ciężarze 240 G,

5) makiety rakiet o całkowitym impulsie nie przekraczającym 80,0 Ns i maksymalnym ciężarze 500 G.

Konkurencje rozegrano w klasyfikacji indywidualnej i zespołowej. Ze względu na brak trzeciego zawodnika (Mariana Krzyżanowskiego) ekipa Polska nie była klasyfikowana zespołowo. Głównym kierownikiem zawodów był inż. Jan Staśko, natomiast kierownikiem do spraw organizacyjnych — Ondrej Ziman, a kierownikiem od spraw sportowych — inż. Mirosław Drbal.

Międzynarodowe jury tworzyli: Srdan Pelagić z Jugosławii, Wasil Mitropolski z Bułgarii, Mirosław Drbal i Oldrich Sadske z Czechosłowacji oraz Ireneusz Pudełko z Polski.

Wszyscy uczestnicy imprezy zakwaterowani byli w domu wczasowym położonym u stóp góry Vršatec w Białych Karpatach, skąd codziennie dowożono ich autobusem na lotnisko sportowe Slavnica odległe o kilkanaście kilometrów.

Większość zawodników stosowała niezawodne silniki produkcji czeskiej, kilku startowało z silnikiem produkcji polskiej, jugosłowiańskiej i USA (firmy Cox). Startowano z 5 wyrzutni jednoprętowych ustawionych w odległości 5 metrów. Zgodnie z regulaminem zawodnicy we wszystkich konkurencjach wykonywali po dwa starty, przy czym jeden lepszy wynik był punktowany. Po każdym locie komisja sędziowska żądała dostarczenia modelu.

Zgodnie z programem w piątek (26 maja) zaraz po śniadaniu zawodnicy zostali przewiezieni na lotnisko, gdzie w godzinach przedpołudniowych rozegrana została pierwsza konkurencja.

RAKIETOPLANY 2,5 Ns

W konkurencji tej startowano na silnikach czeskich „RM-2,5" (3s). Większość rakietoplanów miała skrzydła o obrysie eliptycznym, o rozpiętości w granicach 200—300 mm najczęściej z podwójnym wzniosem. Zwyciężyła reprezentantka Rumunii, Elena Balo wynikiem 151 s. Niezbyt sprzyjająca pogoda (deszcz i wiatr) sprawiła, że zaledwie 9 zawodników uzyskało loty powyżej 70 s.

Oto najlepsze wyniki:

I miejsce	Elena Balo	Rumunia	151 s
II miejsce	J. Boronćo	Słowacja II	110 s
III miejsce	O. Saffek	CSRS A	89 s
IV miejsce	J. Diviś	CSRS	86 s
V miejsce	Maschiach	Bułgaria B	81 s
XIX miejsce	H. Meller	Polska	54 s
XXX miejsce	J. Jarończyk	Polska	15 s

Zespołowo:

I miejsce	CSRS A	217 pkt.
II miejsce	Rumunia B	205 pkt.
III miejsce	CSRS C	191 pkt

W tym samym dniu po obiedzie rozegrano podczas przelotnych deszczów drugą konkurencję.

RAKIETOPLANY 10 — 40 Ns

Rakietoplany te startowały na czeskich silnikach „VV 10-2, 1-3" najczęściej po 3-4 szt. Większość rakietoplanów miała konstrukcję skrzydeł szkieletową, krytą papierem japońskim o rozpiętości 400—650 mm i dużym wydłużeniu. Kilka rakietoplanów miało determalizatory. Większość rakietoplanów wykonywała poprawnie pionowe starty. Zwycięzcą tej konkurencji został inicjator modelarstwa rakietowego w Rumunii — prof. Ion Radu, który startował stosunkowo małym i zwartym rakietoplanem z 2 silnikami, 10 Ns.

I miejsce	Ion Radu	Rumunia	252 s
II miejsce	J. Taborski	CSRS B	234 s
III miejsce	S. Blagojević	Jugosławia	214 s
IV miejsce	M. Jelinek	Słowacja	204 s
V miejsce	K. Jerabek	CSRS B	192 s
VI miejsce	J. Jarończyk	Polska	168 s

Zespołowo:

I miejsce	CSRS B	583 pkt.
II miejsce	Jugosławia	432 pkt.
III miejsce	CSRS C	360 pkt.

W drugim dniu rozegrano w godzinach przedpołudniowych również przy złej pogodzie trzecią konkurencję.

RAKIETY CZASOWE 10 Ns

Rakiety zawodników z Czechosłowacji, Jugosławii i Rumunii startowały na silnikach produkcji czeskiej. Rakiety zawodników z Bułgarii startowały na silnikach produkcji USA i czeskiej, natomiast polskie rakiety — na nowych silnikach opracowanych przez DOR. Konstrukcje rakiet raczej nie odbiegały od rakiet spotykanych na naszych ogólnopolskich zawodach. Większość miała korpusy zwinięte parokrotnie z cienkiego papieru, kilka rakiet było zwiniętych z balsy. Głowice stosowano z balsy lub tworzyw sztucznych o obrysie raczej ostrym. Stabilizatory rakiety miały wykonane z miękkiej balsy pokryte papierem japońskim lub „modellspanem"

Wielu zawodników w pierwszym locie stosowało mniejsze spadochrony o średnicy 400—600 mm, co znacznie ograniczyło ucieczki modeli. Natomiast w drugim locie stosowano spadochrony większe o średnicy 600—1000 mm. 22 zawodników uzyskało loty powyżej 200 s. Zwycięzcą w tej konkurencji został inicjator modelarstwa rakietowego w Bułgarii — Wasil Mitropolski.

I miejsce	W. Mitropolski	Bułgaria	505 s
II miejsce	P. Kynćl	CSRS C	492 s
III miejsce	Christov	Bułgaria	450 s
IV miejsce	M. Radić	Jugosławia	450 s
V miejsce	A. Krejćik	CSRS	425 s
VIII miejsce	H. Meller	Polska	394 s
XXIX miejsce	J. Jarończyk	Polska	69' s

Zespołowo:

I miejsce	CSRS C	1311 pkt.
II miejsce	Bułgaria	1046 pkt.
III miejsce	Jugosławia	918 pkt.

JULIUSZ JAROŃCZYK



Czysto i starannie wykonany model polskiej rakiety „Meteor 2 K" przez Jugosłowianina — Stefana Mokracza.



Model rakiety „Sidewinder", wykonany przez Pavla Horaćka.

RAKIETOPLAN BOA		
Podziałka	konstruował	Rysunek 1
Data 28.6.72	K. KUŚKA	Ilość rys. 1



RAKIETOPLAN BOA

Rakietoplan Boa jest modelem prostym w budowie. Jego zwarta sylwetka pozwala na uzyskanie dużej wysokości w locie silnikowym i charakteryzuje się dobrym lotem ślizgowym. Poza tym model jest konstrukcją bardzo sztywną.

OPIS BUDOWY MODELU

Do kadłuba wykonanego z listwy sosnowej o wymiarach 6×3 przyklejamy pojemnik silnika na podłożu klocka z twardej balsy. Przy wykonywaniu tej czynnności należy zwrócić uwagę na równoległe połączenie pojemnika z kadłubem.

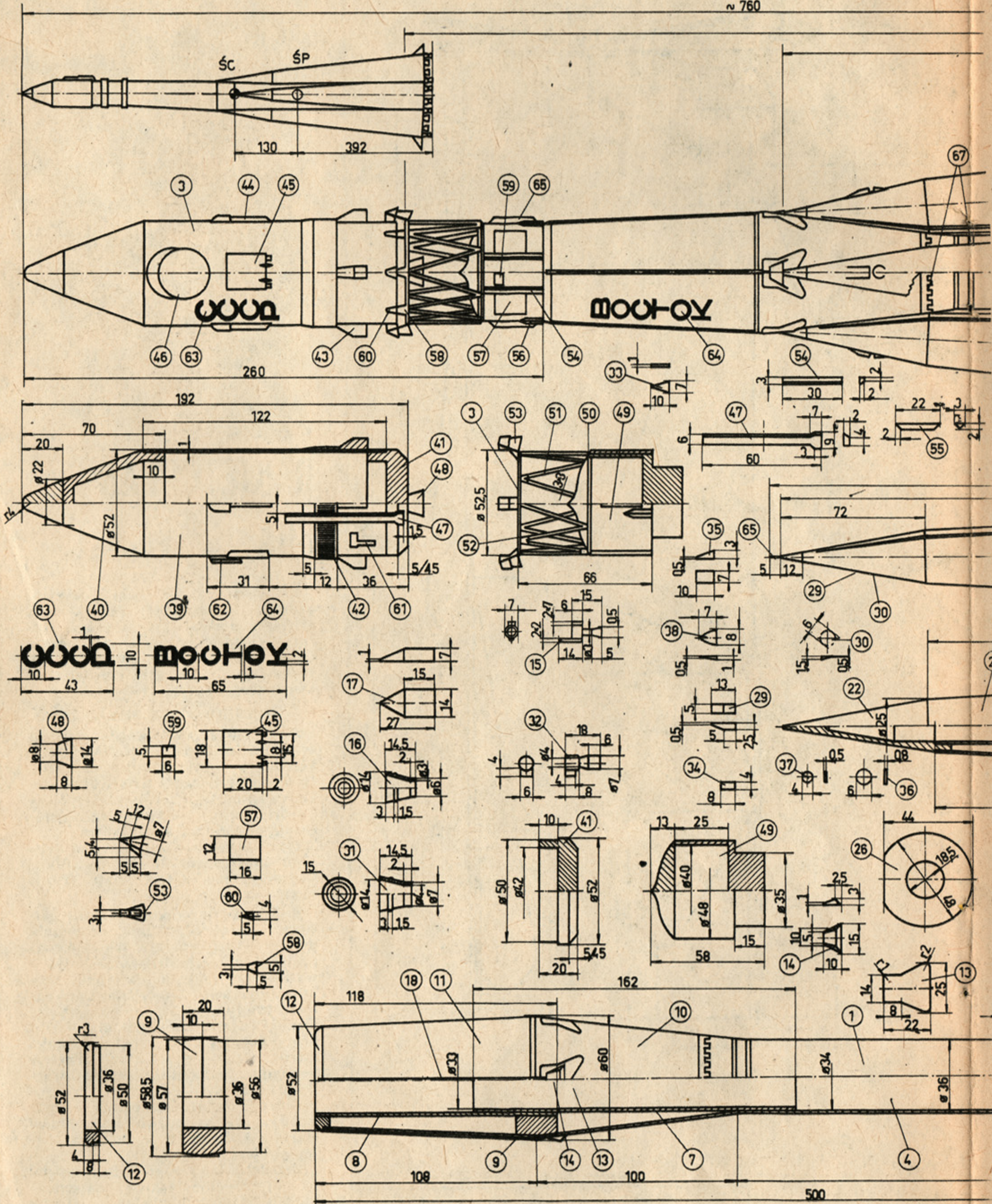
Płyty wykonane z balsy o grubości 5 mm starannie profilujemy i sklejamy pod kątem (patrz rysunek).

Statecznik wycinamy z deski balsowej o grubości 2 mm. Statecznik poziomy usztywniamy wklejoną na krawędź natarcia listwą sosnową o wymiarach 1×1, a następnie zaokrąglamy jego krawędzie (nie należy profilować statecznika poziomego). Taśma hamująca dla silnika 5 Ns zwinięta na korpusie silnika mieści się w pojemniku. Wnętrze pojemnika pokrywamy cienką warstwą szkła wodnego.

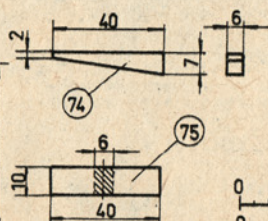
Gotowy model malujemy i znakujemy wg wymagań FAI. Model startuje z wyrzutni jedno- lub wielopiętrowej.

Przedstawiony model brał udział w VI Ogólnopolskich Zawodach Modeli Rakiet o memoriał Jurija Gagarina, które odbyły się w Toruniu w dniach 24—25 czerwca 1972 r.

KAZIMIERZ KUŚKA
Rybnik



~ 760
ŚC
ŚP
130
392
CCCP
ВОСТОК
260
192
122



MATERIAŁ : BALSA , KARTON, DREWNO

0 2 4 6 8 10 mm (1:50)
0 1 2 3 4 5 m (1:1)

OPRACOWANO NA PODSTAWIE CZASOPISMA „TEHNIČKE NOVINE" LUTY 1969

MAKIETA RAKIETY „WOSTOK"		
PODZIAŁKA :	KONSTRUKTOR	RYSUNEK 1
DATA : 2.08.1968	ALEKSANDAR STOJANOVIĆ	ILOŚĆ RYS. 1



MODEL AKROBACYJNY NA UWIĘZI KLASY F2B „JCH – 63"

Model akrobacyjny na uwięzi „JCH — 63" jest modelem zawodniczym stosunkowo łatwym w budowie, jednak o jego wykonanie mogą pokusić się modelarze mający już pewną praktykę w budowie modeli akrobacyjnych na uwięzi. Do budowy użyto w przeważającej części balsy, a do napędu silnik o pojemności skokowej 2,5 cm³, np. MVVS, „Super Tigre" lub inne.

KADŁUB

Budowę modelu rozpoczynamy od wykonania kadłuba, który jest konstrukcją skorupową wykonaną z balsy twardej lub lipy. Na klocek balsowy lub lipowy nanosimy rzut z boku oraz z góry, następnie wg rzutów z przodu A—A, B—B, C—C profilujemy za pomocą pilnika tak, aby nadać mu kształt opływowy. Po dokładnym oczyszczeniu na osi symetrii modelu przecinamy klocek i obie części, górną oraz dolną, drążymy dłutem do grubości ścianek 2—3 mm. W przedniej części kadłuba wklejamy wg planu łoże silnika wykonane z drewna bukowego oraz zbiornika paliwa. W dolnej części modelu mocujemy goleń przednią podwozia. Całość od środka cellonujemy i sklejamy obie części dopiero po wykonaniu płatów, zamocowaniu orczyka oraz popychacza steru wysokości.

SKRZYDŁO

Płat modelu montujemy i kleimy na równej desce, aby uniknąć powichrowania. Żebra mają profil symetryczny i wykonane są z balsy o grubości 2 mm. Krawędź natarcia stanowi listwa sosnowa 4×4 mm. Dźwigary główne to listwy sosnowe o grubości 2×10 mm. Krawędź spływu wykonana jest z balsy o grubości 5×40 mm. Keson wykonany jest z deski balsowej o wymiarach 1,5×60 mm. Żebra przykadłubowe wykonujemy ze sklejki o grubości 2 mm, między które wklejamy klocek lipowy z orczykiem, linkami sterowniczymi i popychaczem steru wysokości. Wykonane skrzydła, po uprzednim wycięciu w kadłubie otworów na krawędź natarcia, spływu i dźwigarów wklejamy, żebra przykadłubowe wypełniamy z góry oraz z dołu płata balsą o grubości 3 mm. W płatach od dołu mocujemy podwozie główne modelu, zabezpieczając je w miejscu łączenia podwozia z dźwigarami nitką oraz klejem.

STATECZNIK POZIOMY I PIONOWY

Statecznik poziomy i ster wysokości wykonujemy z balsy o grubości 3 mm, nadając mu odpowiedni kształt wg planu. Obie części łączymy ze sobą zawiasami wykonanymi z płótna. Ster wysokości składa się z dwóch części, które łączymy ze sobą drutem stalowym o grubości 2 mm, do którego ponadto przylutowana jest dźwignia popychacza steru wysokości. Statecznik pionowy wykonany jest z balsy 3 mm, a lotka odchylona jest na zewnątrz lotu modelu o kąt około 7 stopni. Statecznik poziomy i pionowy pokrywamy w celu usztywnienia i wzmocnienia papierem japońskim.

WYKOŃCZENIE, MALOWANIE

Po wklejeniu w kadłub skrzydła, sklejeniu obu części kadłuba należy dokładnie szkielet modelu oszlifować, pokryć papierem japońskim i czterokrotnie pocellonować. Następnie trzeba wkleić statecznik poziomy i pionowy.

Po umocowaniu w skrzydle podwozia głównego należy płaty pokryć dwukrotnie papierem japońskim i czterokrotnie pocellonować. Dolna przednia część kadłuba mocowana do kadłuba za pomocą sprężynek jest odejmowana celem zamocowania silnika. Podwozie wykonać należy jak najlżejsze, a zarazem mocne. Silnik mocujemy śrubami M-3 z nakrętkami.

Do malowania należy użyć lakierów Nitro, kolor pozostawiamy modelarzom do uznania. Ze względu na zachowanie małego ciężaru wskazane jest malowanie pistoletem natryskowym. W celu zabezpieczenia lakieru przed szkodliwym działaniem alkoholu metylowego należy cały model pokryć chemolakiem.

Pierwsze loty należy wykonać przy pogodzie bezwietrznej i w miarę możliwości należy go później oblatać w różnych warunkach atmosferycznych. Model jest zwrotny, stateczny i przyjemny w pilotażu.

DANE TECHNICZNE

rozpiętość	1000 mm
długość	665 mm
ciężar modelu	560 G
powierzchnia	30,5 dcm²
napęd silnik	2,5 cm³

JACEK CHMIELEWSKI
Aeroklub Jeleniogórski



MISTRZOSTWA ŚWIATA MODELI NA UWIĘZI 13—17 czerwca 1972 r. HELSINKI FINLANDIA

W dniach 13—17 czerwca br. w Finlandii odbyły się mistrzostwa świata modeli latających na uwięzi. Wzięli w nich udział najlepsi modelarze ze wszystkich stron świata. Niestety barwy Polski nie były reprezentowane. Pragnąc zaspokoić ciekawość Czytelników, podajemy wyniki 10 najlepszych zawodników w poszczególnych konkurencjach:

KLASA MODELI PRĘDKICH

1. U. Dusi, Italia, 252 km/h, silnik Rossi 15; 2. G. Ricci, Italia, 251 km/h, silnik Super Tigre X-15; 3. J. Lenzer, NRF, 247 km/h, silnik Rossi 15; 4. A. Larcher, Italia, 244 km/h, silnik Rossi 15; 5. F. Pagani, Szwajcaria, 244 km/h, silnik Super Tigre X-15; 6. C. Schutte, USA, 243 km/h, silnik Rossi 15; 7. C. Dodge, USA, 242 km/h, silnik T.W.A.; 8. K. Jääskelainen, Finlandia, 241 km/h, silnik Rossi 16; 9. L. Bilat, Szwajcaria, 240 km/h, silnik Rossi 15; 10. E. Rumpel, NRF, 239 km/h, silnik Rossi 15.

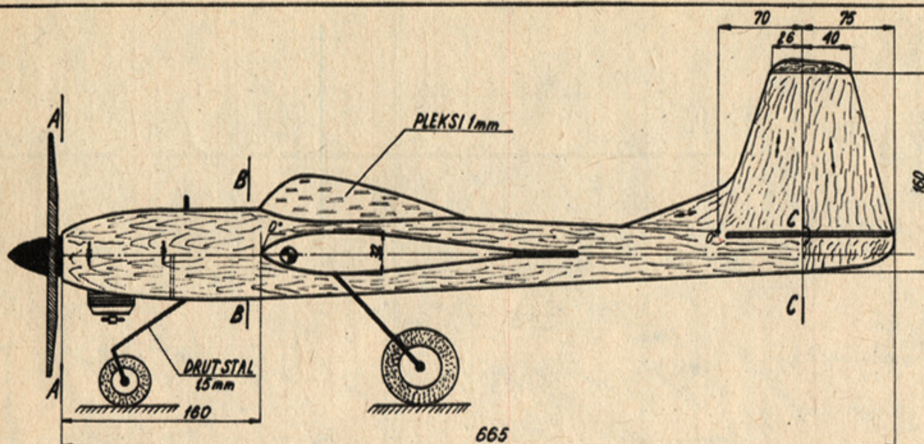
KLASA MODELI AKROBACYJNYCH

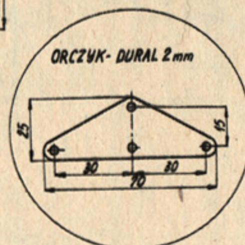
1. W. Werwage, USA, 5841 pkt, 2. J. Gabris, Czechosłowacja, 5666 pkt, 3. B. Jurecka, CSRS, 5599 pkt, 4. L. Eskildesen, Dania, 5579 pkt, 5. L. v. d. Hout, Holandia, 5572 pkt, 6. R. Gieseke, USA, 5519 pkt, 7. W. Ejskin, ZSRR, 5490 pkt, 8. I. Cani, Czechosłowacja, 5463 pkt, 9. L. Compostella, Italia, 5458 pkt, 10. K. Płotszin, ZSRR, 5399 pkt.

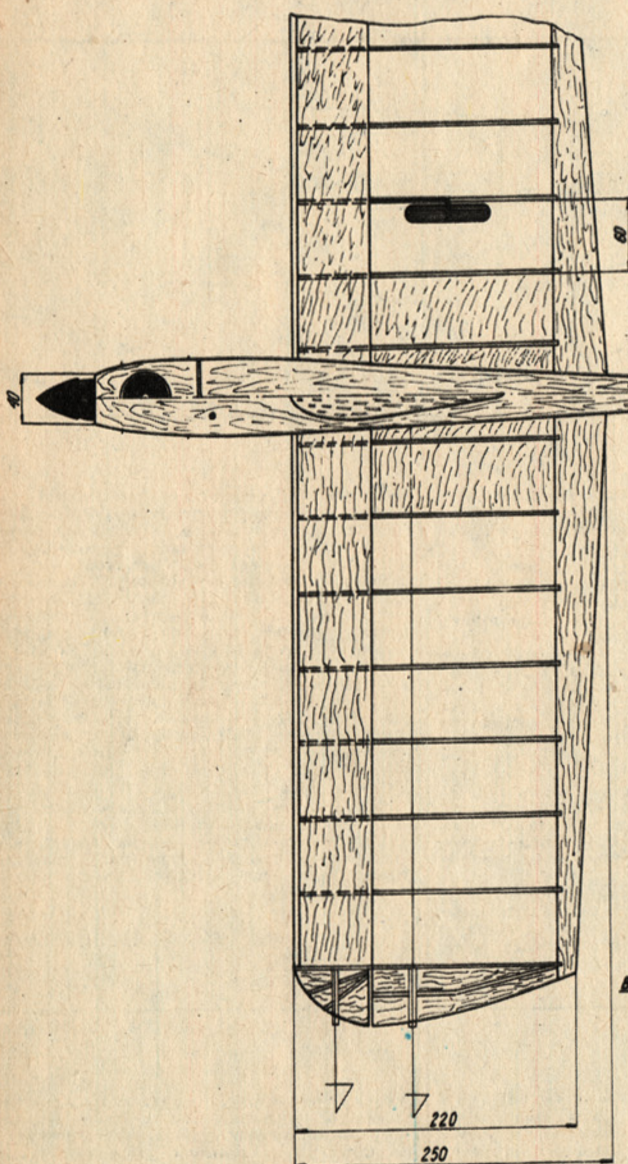
KLASA MODELI TEAM RACING (WYŚCIG)

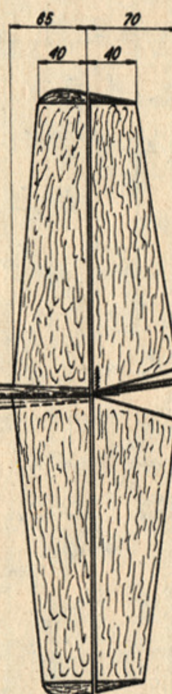
1. Płodszin—Timofiew, ZSRR, 8.30.4, 2. Komarenko—Krasnorutski, 8.47.4, Finał, 3. Szapowałow—Onufrenko, 9.12.7, 4. Hodgkins—McCollum, USA, 4.34.2, 5. Trnka—Drażek, Czechosłowacja, 4.48.1, 6. Votypka—Komurka, CSRS, 4.37.5, 7. Safler—Kodytek, CSRS, 4.38.3, 8. Rivord—Goschwendtner, Dania, 4.39.8, 9. Penso—Marini, Italia, 4.40.2, 10. Nore—Ekholm, Finlandia, 4.43.2.

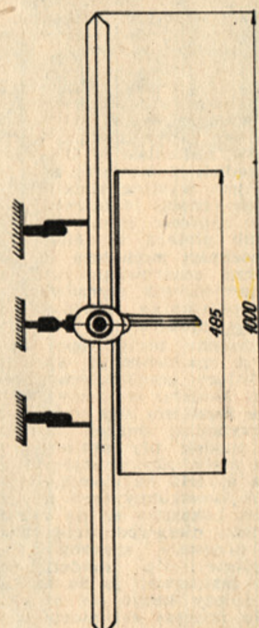
Wyniki zespołowe: **Akrobacja** — 1. USA. 2. Czechosłowacja. 3. Związek Radziecki. 4. Italia. 5. Wielka Brytania. 6. Holandia. **Modele prędkie** — 1. Italia. 2. USA. 3. NRF. 4. ZSRR. 5. Wielka Brytania. 6. Hiszpania. 7. Szwecja. 8. Grecja. **Team Racing** — 1. ZSRR. 2. Czechosłowacja. 3. USA. 4. Holandia. 5. Szwecja. 6. NRF. 7. Finlandia. 8. Dania. 9. Wielka Brytania. 10. Bułgaria. 11. Italia.

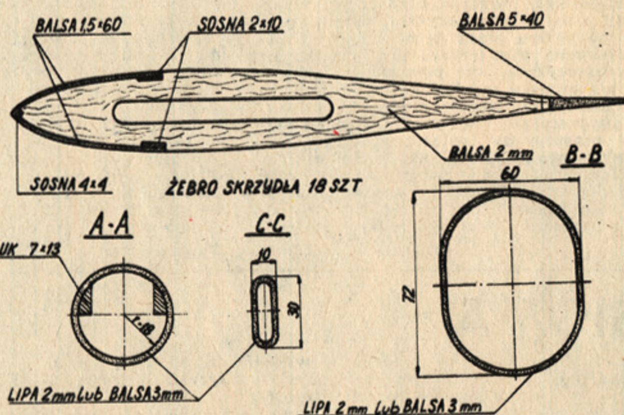












MODEL AKROBACYJNY NA UWIĘZI „JCH-63”				
OPRACOWANIE: JACEK CHMIELEWSKI AEROKLUB JELENIOGÓRSKI				
RYSUNEK MODELARSKI W 3 RZUTACH				
1972	1	1	[illegible]	A1
ROK	ILOŚĆ ARK	NR. ARK	SKALA	FORMAT

JAK SPROWADZIĆ MODEL LATAJĄCY NA ZIEMIĘ

Jednym z ważnych problemów, z jakim spotykają się modelarze budujący modele swobodnie latające o układzie bezogonowym, jest sprowadzenie modelu na ziemię po odbytym locie i zabezpieczenie modelu przed ucieczką w noszeniu termicznym. Chciałbym się podzielić z modelarzami moimi obserwacjami i propozycjami dotyczącymi przerywania lotu modeli.

Ogólnie możemy rozróżnić trzy zasadnicze sposoby przerywania lotu:

1) za pomocą płaszczyzn oporowych,
2) za pomocą zmian kątów nastawienia płaszczyzn ustateczniających,
3) poprzez zmianę położenia środka ciężkości modelu.

Pierwszy sposób, najprostszy i najczęściej stosowany przez modelarzy, jest równocześnie moim zdaniem najmniej skuteczny, jeżeli chodzi o modele szybowców, natomiast w przypadku modeli z napędem gumowym czy też silnikowym jest wystarczająco dobry.

Płaszczyznami oporowymi mogą być płytki oporowe montowane na kadłubie lub płatach modelu, odchylane w odpowiednim momencie za pomocą wyzwalacza zegarowego bądź lontu, jak też spadochronik wyrzucany ze specjalnego pojemnika znajdującego się w kadłubie modelu.

Wychylone płytki oporowe lub wyrzucony spadochronik wytwarzają opór powodujący zmniejszenie prędkości lecącego modelu, co łączy się bezpośrednio ze spadkiem siły nośnej na płatach. W przypadku dużych noszeń termicznych spadek siły nośnej może okazać się za mały, aby wystarczył do sprowadzenia modelu na ziemię. Szczegóły rozwiązań konstrukcyjnych płaszczyzn oporowych pokazane są na rysunku 1.

Większą niezawodnością odznaczają się dwa pozostałe sposoby. Polecam je szczególnie dla modeli szybowców. Chcąc zastosować je do modeli z napędem należy liczyć się z uszkodzeniem modelu podczas zetknięcia z ziemią. Oba sposoby prowadzą do wytrącenia modelu ze statecznego lotu.

Zmiana kąta nastawienia jednej płaszczyzny ustateczniających zamontowanych na końcu płata prowadzi do zmiany wielkości siły nośnej powstającej na tej płaszczyźnie, co powoduje „zwalenie" się modelu na skrzydło z wychyloną płaszczyzną ustateczniającą i wejście w ciasną spiralę. Regulując kąt wychylenia płaszczyzny ustateczniającej można doprowadzić do takiej spirali, że zetknięcie modelu z ziemią nie musi mieć katastrofalnych skutków. Zakładam jednocześnie, że model ma właściwą konstrukcję pod względem wytrzymałości. Niejednokrotnie zamiast całej płaszczyzny można wychylać tylko jej jedną część na wzór sterów w statecznikach.

Przykładowe rozwiązanie konstrukcyjne tych sposobów podaję na rysunku 2.

Najciekawszym oraz najmniej dotychczas stosowanym przez modelarzy sposobem jest wykorzystanie przesunięcia się środka ciężkości modelu z chwilą zadziałania mechanizmu zegarowego lub lontowego, przerywającego stateczny lot. Przesunięcie środka ciężkości modelu może być w kierunku zgodnym z kierunkiem lotu, lub w kierunku prostopadłym. W pierwszym przypadku przesunięcie środka ciężkości do przodu powoduje zwiększenie prędkości lotu i przejście do lotu nurkowego. Dobierając wielkość przesunięcia środka ciężkości można uzyskać prawidłowe (pewne i szybkie) sprowadzenie modelu na ziemię.

W drugim przypadku elementem powodującym zakłócenie w statecznym locie modelu jest kawałek ołowiu uwiązany na długiej (ok. 2÷2,5 m) cienkiej żyłce zamocowanej do końca płata (płat wewnętrzny w czasie krążenia modelu w locie). Podczas normalnego lotu ołów jest przymocowany w środku ciężkości modelu do mechanizmu zwalniającego (mechanizm zegarowy lub lontowy). Z chwilą uwolnienia ołowiu następuje przesunięcie środka ciężkości modelu w bok od osi podłużnej, co daje ciasną spiralę (model jest jak gdyby ciągnięty przez uwiązany na żyłce ołów). Z ziemią zetknie się najpierw ołów, a zatem zniknie czynnik powodujący spiralę i model statecznym lotem wyląduje na ziemi. Sposób ten w przeprowadzonych przeze mnie próbach wykazywał największą skuteczność i gwarantował największe bezpieczeństwo modeli szybowca.

Ponieważ w ostatnim czasie następuje w Polsce renesans modeli swobodnie latających o układzie bezogonowym sądzę, że te uwagi i propozycje pomogą modelarzom w projektowaniu modeli bezogonowych.

inż. WIESŁAW CZAJOR
Bydgoszcz

„SIGMA"

Model zbudowano w oparciu o wieloletnie doświadczenia prowadzone w DKDiM Świdnica. Jest on przystosowany do startów w trudnych warunkach atmosferycznych. Przy projektowaniu „Sigmy" szczególną uwagę zwrócono na sztywność i odporność konstrukcji na zwichrowania.

Prawie prostoliniowy tor lotu modelu uzyskano przez zastosowanie mechanizacji: kątów statecznika poziomego i steru kierunku.

Kadłub o przekroju prostokątnym kryty jest całkowicie balsą (boki 3 mm, góra i dół 4 mm), wzmocniony czterema podłużnicami balsowymi 3x3 mm. Łoże modelu wykonane jest z drewna bukowego 10x10 mm i umocowane do kadłuba wkrętami, co pozwala na dowolne sterowanie silnikiem w górę, dół czy na boki. Statecznik pionowy potrójny: część główna — balsa 3 mm, dwie dodatkowe, umieszczone na końcach statecznika poziomego, wykonane są z balsy 2 mm. Skrzydła balsowe z wyjątkiem dwóch dźwigarów sosnowych. Mocowanie płatów do kadłuba za pomocą koleczków i zastrzałów. Statecznik poziomy całkowicie balsowy. Model oklejony papierem „Modelspan", wielokrotnie cellonowano i pokryto chemolakiem w celu uodpornienia na działanie paliwa. Do napędu służy seryjny silnik produkcji radzieckiej MK-16. Śmigło nylonowe „Sobaś 8x4". Unieruchomienie silnika poprzez zamknięcie dopływu paliwa. Dobrze wykonany model w warunkach atermicznych wykonuje loty w granicy 120 s.

ANDRZEJ SWIERAD

MINI SIGMA 72

MODEL SILNIKOWY „MAŁYCH FORM"
KONSTRUOWAŁ J. SKIŚLEWICZ



SILNIK - MK-16
ŚMIGŁO - SOBAS 8"x4"

SPOIWA:
„WIKOL" i
„EPIDIAN5"

AA

420
180
140
480
105
20
120

BALSA 3MM
BALSA 4 MM

ŻEBRO STATECZNIKA
BALSA 3X15
BALSA 1,5MM
BALSA 1MM
BALSA 3X5
BALSA 2X4

FRAGMENT
PRZEDNIEJ
CZĘŚCI
KADŁUBA 1:2

MK

BALSA 1,5 MM

ŻEBRO PŁATA

BALSA 1 MM
BALSA 3X8
SOSNA 2X5
BALSA 4X15

RYSOWAŁ ANDRZEJ ŚWIERAD



A-109 „AIREDALE"

W angielskiej wytwórni lotniczej „Bagle" opracowano nowy czteromiejscowy zastrzałowy górnopłat turystyczno-dyspozycyjny pod nazwą A-109 „AIREDALE". Samolot ten zaprojektowano, zbudowano i oblatano w rekordowo krótkim czasie — w ciągu 100 dni. Pierwszy publiczny pokaz tego samego lotu miał miejsce na Salonie Paryskim w 1961 roku. Pierwszy lot prototypu odbył się 16 kwietnia 1961 roku.

Opis techniczny:

A-109 „AIREDALE" jest czteromiejscowym jednosilnikowym zastrzałowym górnopłatem, konstrukcji metalowej o stałym podwoziu.

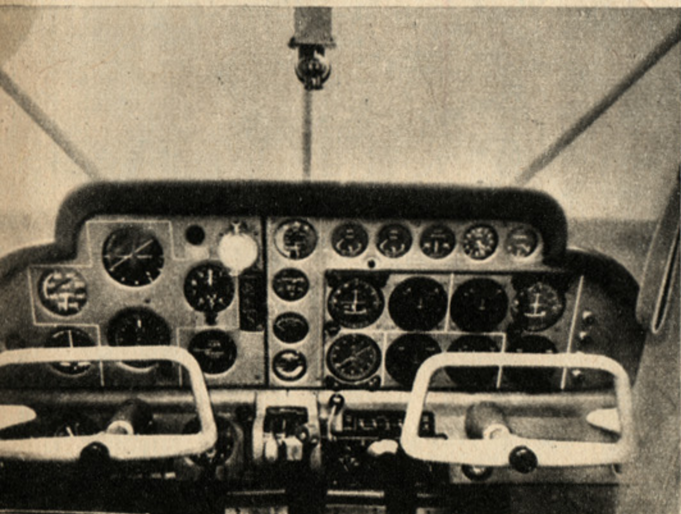
Skrzydło

Płat dwudzielny, dwudźwigarowy w obrysie prostokątnym ma na całej rozpiętości stały profil NACA 23012. Dźwigary i żebra metalowe kryte w części przedniej blachą duralową, w części tylnej płótnem. Klapy szczelinowe.

Skrzydła podparte do kadłuba parą zastrzałów w kształcie litery V. Na lewym skrzydle w krawędzi natarcia zamocowany reflektor do lądowania w nocy oraz drugi do kołowania. Dwa zbiorniki paliwa zabudowane w skrzydłach przy kadłubie o łącznej pojemności 146 litrów.

Kadłub

O przekroju wielokąta ma konstrukcję kratownicową ze spawanych rur stalowych i jest kryty w większości płótnem. Wygodna komfortowo urządzona kabina mieści 4 osoby. Wejście do kabiny zapewniają boczne drzwi z prawej strony do przednich foteli, natomiast na tylne siedzenie przez drzwi z lewej strony. Za tylnymi siedzeniami umieszczony jest bagażnik, do którego dostęp umożliwiają drzwi z prawej strony kadłuba.



Usterzenie

Usterzenie wolnonośne. Stery odciążone aerodynamicznie, kryte płótnem. Ster wysokości wyposażony w klapki wyważające.

Podwozie

Stałe trójkołowe z kołem przednim sterowanym i hamulcami tarczowymi na kołach głównych. Wszystkie trzy koła zaopatrzone są w owiewki z laminatu, które są jednocześnie wykorzystane jako stopnie przy wysiadaniu.

Napęd

Pierwsze trzy prototypy latały z silnikiem tłokowym płaskim. LYCOMING O-360, czterocylindrowy, chłodzony powietrzem, o mocy 180 KM. Czwarty prototyp wyposażony był w 6-cylindrowy CONTINENTAL GO-300 o mocy 175 KM.

Później montowano silniki GO-300 produkowane w angielskim koncernie Rolls-Royce z licencji zakładów CONTINENTAL. Śmigło przestawialne metalowe dwupłatowe McCauley.

Dane techniczne

rozpiętość — 11074 mm, długość — 8026 mm, wysokość — 2820 mm, powierzchnia nośna — 17,65 m², wydłużenie — 6,9, Q własny — 739 kG, Q całkowity — 1247 kG, Q użyteczny — 508 kG, obciążenie powierzchni — 70.6 kg/m², obciążenie mocy — 6,93 KG/KM.

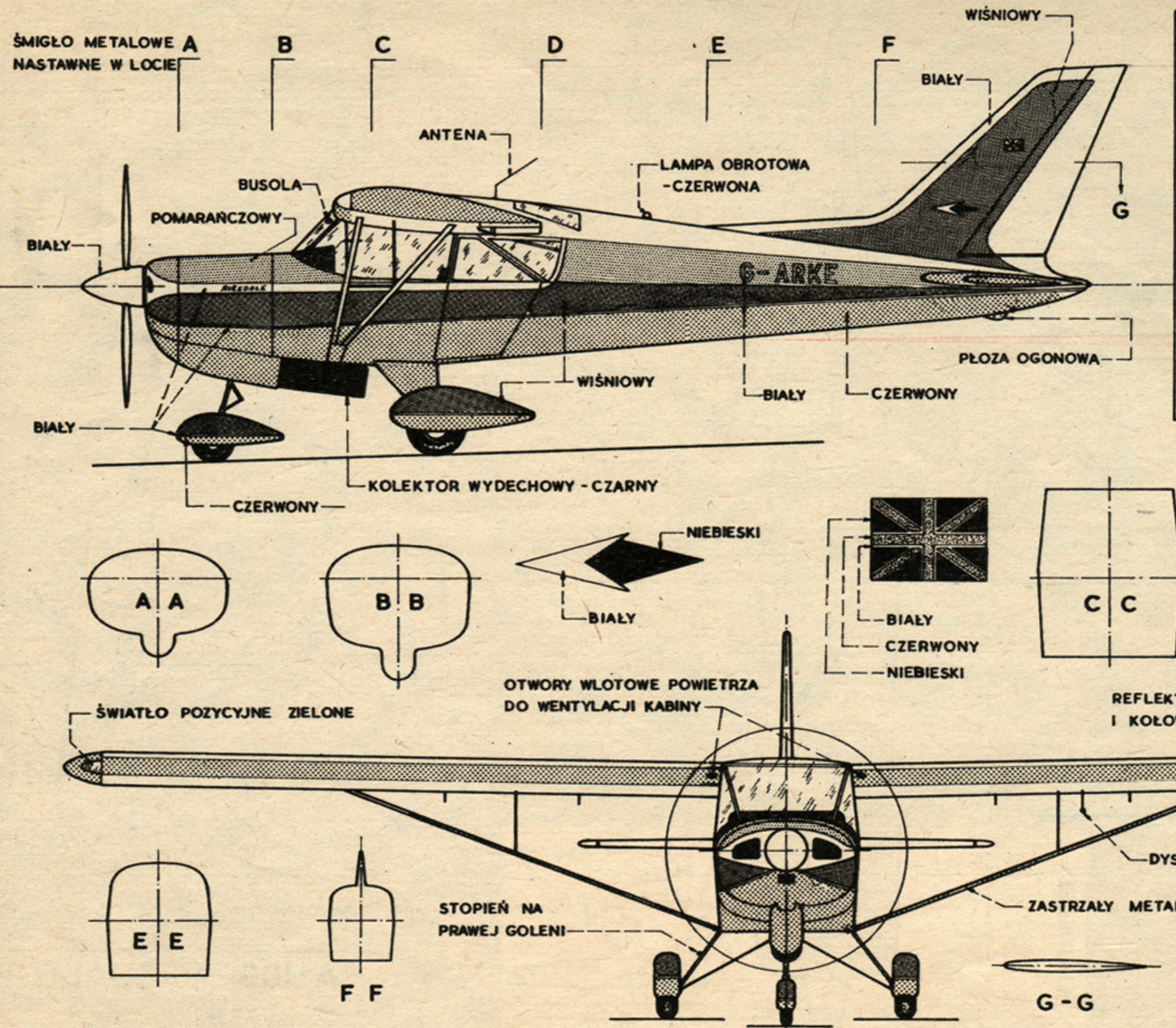
Osiągi

V max — 238 km/h, V przel. — 75% mocy i wys. 1525 m 215 km/h, V ląd. — 83 km/h, wznoszenie — 3,7 m/s, pułap — 4540 m, zasięg — 1690 km, start na przeszkodę — 15 m — 366 m, lądowanie znad przeszkody 15 m — 432 m.

ZBIGNIEW LURANC
Aeroklub Gdański

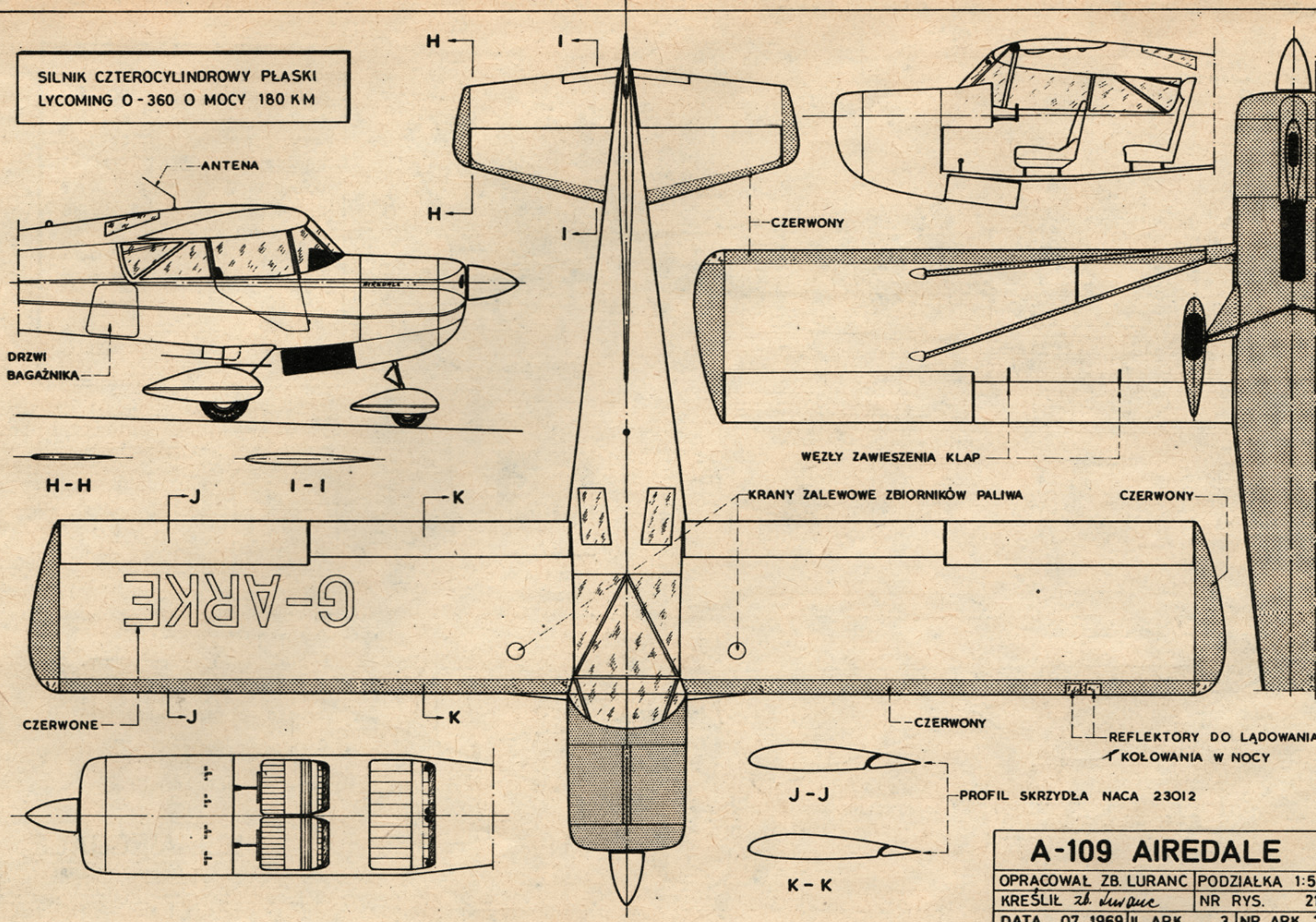
DANE TECHNICZNE

ROZPIĘTOŚĆ	11 074 MM
DŁUGOŚĆ	8 026 MM
WYSOKOŚĆ	2 820 MM
POWIERZCHNIA NOŚNA	17,65 M^2
WYDŁUŻENIE SKRZYDŁA	6,9
CIĘŻAR WŁASNY	739 KG
CIĘŻAR W LOCIE	1247 KG
PRĘDKOŚĆ MAX.	245 KM/G
PUŁAP	4540 M
ZASIĘG	1690 KM
ROZBIEG	366 M
DOBIEG	432 M



A-109 AIREDALE

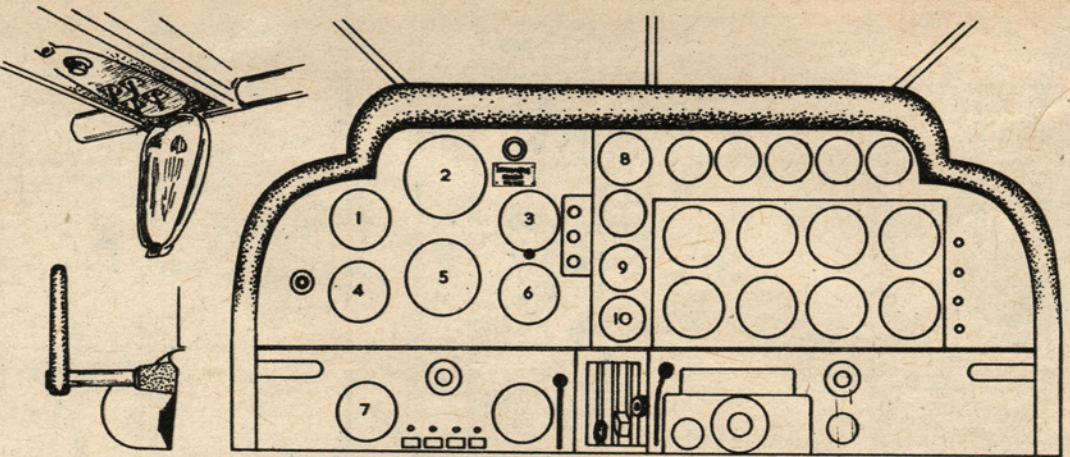
OPRACOWAŁ ZB. LURANC		PODZIAŁKA	1:50
KREŚLIŁ *Zb. Luranc*		NR RYS.	21
DATA. 07. 1969	IL. ARK. 3	NR ARK.	1



SILNIK CZTEROCYLINDROWY PŁASKI
LYCOMING O-360 O MOCY 180 KM
ANTENA
DRZWI BAGAŻNIKA
H-H
I-I
J
K
G-ARKE
CZERWONE
CZERWONY
WĘZŁY ZAWIESZENIA KLAP
KRANY ZALEWOWE ZBIORNIKÓW PALIWA
CZERWONY
CZERWONY
REFLEKTORY DO LĄDOWANIA I KOŁOWANIA W NOCY
PROFIL SKRZYDŁA NACA 23012
J-J
K-K
A-109 AIREDALE
OPRACOWAŁ ZB. LURANC
PODZIAŁKA 1:50
KREŚLIŁ
NR RYS. 21
DATA 07 1969
IL. ARK. 3
NR ARK 2

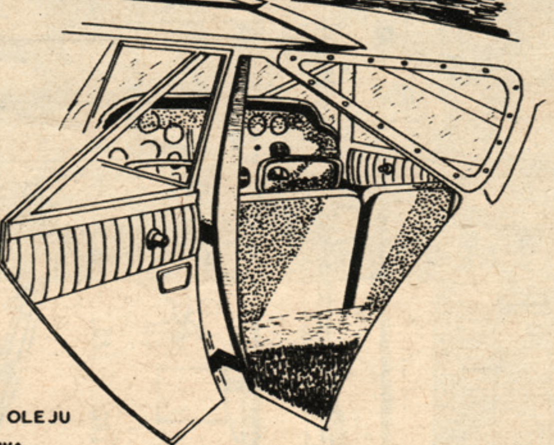


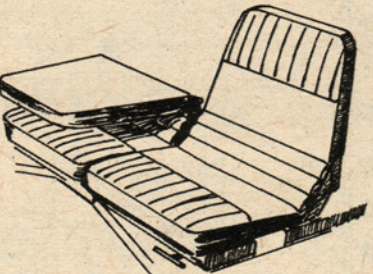




TABLICA PRZYRZĄDÓW POKŁADOWYCH







FOTELE PRZEDNIE

FOTEL TYLNY

1 PRĘDKOŚCIOMIERZ
2 SZTUCZNY HORYZONT
3 WYSOKOSCIOMIERZ
4 ZAKRĘTOMIERZ
5 BUSOLA
6 WARIOMETR
7 ZEGAR CZASU
8 OBROTOMIERZ I LICZNIK CZASU PRACY SILNIKA
9 WSKAZNIK TEMPERATURY OLEJU
10 MANOMETR OLEJU I PALIWA

ARK. NR 3 OPRACOWANO NA PODSTAWIE „THE AEROPLANE" Z 4.05.1961

A-109 AIREDALE

OPRACOWAŁ ZB. LURANC		PODZIAŁKA 1:50	
KREŚLIŁ zb. Luranc		NR RYS. 21	
DATA 07. 1969	IL. ARK. 3	NR ARK. 3	

STRAŻAK-3

FLAGA ARMATORSKA STRAŻY POŻARNEJ 1:25

BIAŁY — ŻÓŁTY — CZERWONY

ZNAK ARMATORSKI ZARZĄDU PORTU GDAŃSK 1:10

NIEBIESKI — ŻÓŁTY — CZERWONY — BIAŁY

PLAN GENERALNY

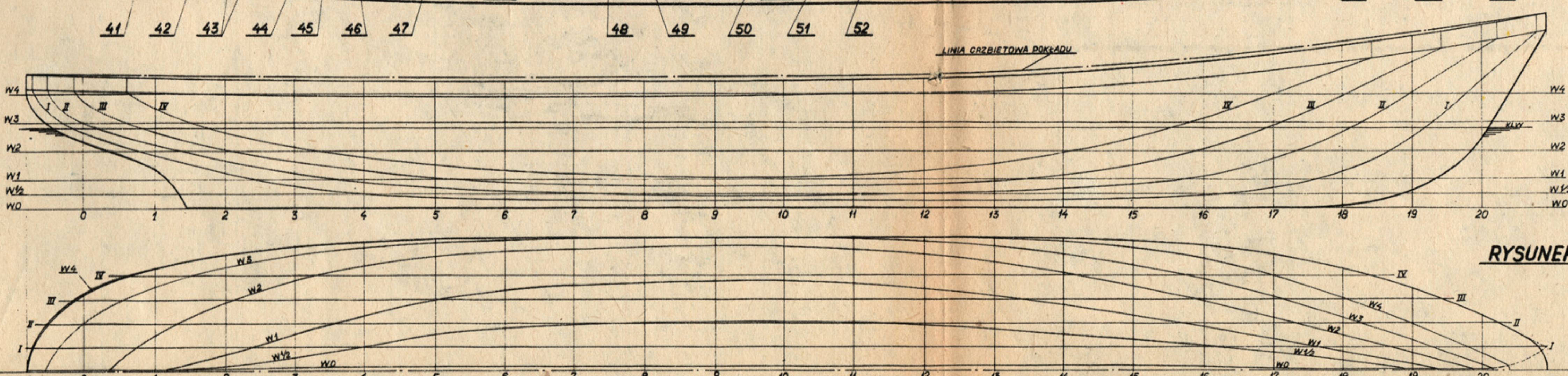
PRZEKRÓJ PRZEZ NADBUDÓWKĘ

PRZEKRÓJ PRZEZ NADBUDÓWKĘ GÓRNĄ

DANE CHARAKTERYSTYCZNE

DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA	32,2 m
DŁUGOŚĆ NA KLW	30,1 m
SZEROKOŚĆ MAKS.	5,9 m
SZEROKOŚĆ NA WRĘGACH	5,6 m
WYSOKOŚĆ NA OWRĘŻU	2,7 m
ZANURZENIE KONSTR.	1,7 m
WYPORNOŚĆ KONSTR.	138 t
PRĘDKOŚĆ MARSZOWA	12 w
MOC SILNIKÓW GŁÓW.	540 KM
LICZBA ZAŁOGI STAŁEJ	12 osób

UWAGA! NA RYSUNKU TEORETYCZNYM KADŁUBA NIE POKAZANO NADBURCIA. DODATKOWY RYSUNEK NADBURCIA NA ARKUSZU-3



RYSUNEK TEORETYCZNY KADŁUBA



STATEK POŻARNICZY - STRAŻAK-3		
Opracował.	J. Centkowski	Podz. 1:
Kreślił.	J. Centkowski	Nr. rys. 14.71.
Data.	27.12.1971 r.	Nr. ark. 1/4

ŚMIGŁO METALOWE NASTAWNE W LOCIE

A B C D E F G

WIŚNIOWY

BIAŁY

ANTENA

BUSOLA

POMARAŃCZOWY

BIAŁY

LAMPA OBROTOWA -CZERWONA

G-ARKE

AIREDALE

PŁOZA OGONOWA

WIŚNIOWY

BIAŁY

CZERWONY

BIAŁY

KOLEKTOR WYDECHOWY - CZARNY

CZERWONY

DANE TECHNICZNE

ROZPIĘTOŚĆ	11 074 MM
DŁUGOŚĆ	8 026 MM
WYSOKOŚĆ	2 820 MM
POWIERZCHNIA NOŚNA	17,65 M²
WYDŁUŻENIE SKRZYDŁA	6,9
CIĘŻAR WŁASNY	739 KG
CIĘŻAR W LOCIE	1247 KG
PRĘDKOŚĆ MAX.	249 KM/G
PUŁAP	4540 M
ZASIĘG	1690 KM
ROZBIEG	366 M
DOBIEG	432 M

ŻÓŁTY

A A

B B

NIEBIESKI

BIAŁY



BIAŁY

CZERWONY

NIEBIESKI

C C

D D

CZARNY

OTWORY WLOTOWE POWIETRZA DO WENTYLACJI KABINY

ŚWIATŁO POZYCYJNE ZIELONE

REFLEKTOR DO LĄDOWANIA I KOŁOWANIA W NOCY

ŚWIATŁO POZYCYJNE CZERWONE

DYSZA PRĘDKOŚCIOMIERZA

ZASTRZAŁY METALOWE O PRZEKROJU KROPLOWYM

STOPIEŃ NA PRAWEJ GOLENI

E E

F F

G - G

A-109 AIREDALE

OPRACOWAŁ ZB. LURANC	PODZIAŁKA 1:50
KREŚLIŁ *zb. Luranc*	NR RYS. 21
DATA. 07. 1969 IL. ARK. 3	NR ARK. 1

SILNIK CZTEROCYLINDROWY PŁASKI LYCOMING O-360 O MOCY 180 KM

H H I I

ANTENA

AIREDALE

DRZWI BAGAŻNIKA

H - H

I - I

CZERWONY

WĘZŁY ZAWIESZENIA KLAP

J K

KRANY ZALEWOWE ZBIORNIKÓW PALIWA

CZERWONY

G-ARKE

CZERWONE

J K

CZERWONY

REFLEKTORY DO LĄDOWANIA I KOŁOWANIA W NOCY

J - J

PROFIL SKRZYDŁA NACA 23012

K - K

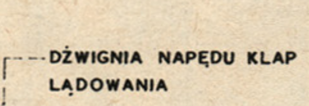
A-109 AIREDALE

OPRACOWAŁ ZB. LURANC	PODZIAŁKA 1:50
KREŚLIŁ *zb. Luranc*	NR RYS. 21
DATA 07 1969 IL. ARK. 3	NR ARK 2

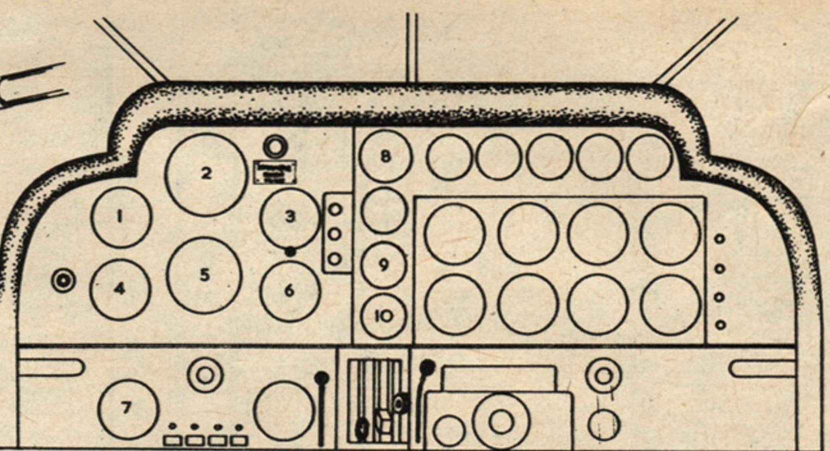
MIKROFON

BUSOLA

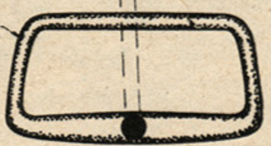
NAPĘD
TRYMERU STERU WYSOKOŚCI



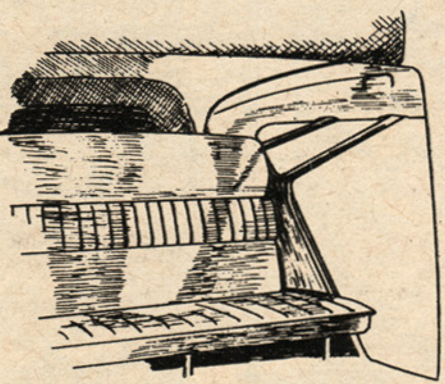
DŹWIGNIA NAPĘDU KLAP
LĄDOWANIA



TABLICA PRZYRZĄDÓW POKŁADOWYCH

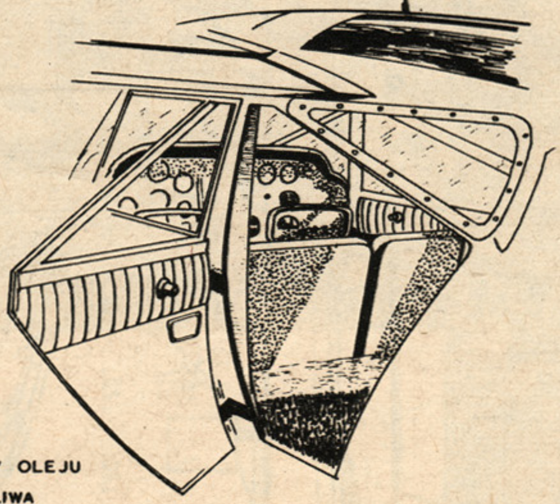


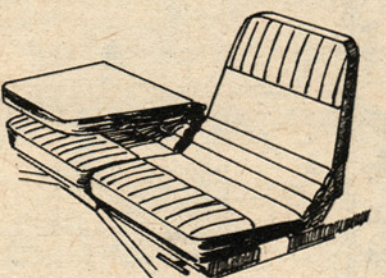
WOLANT



FOTEL TYLNY

1 PRĘDKOŚCIOMIERZ
2 SZTUCZNY HORYZONT
3 WYSOKOSCIOMIERZ
4 ZAKRĘTOMIERZ
5 BUSOLA
6 WARIOMETR
7 ZEGAR CZASU
8 OBROTOMIERZ I LICZNIK CZASU PRACY SILNIKA
9 WSKAZNIK TEMPERATURY OLEJU
10 MANOMETR OLEJU I PALIWA



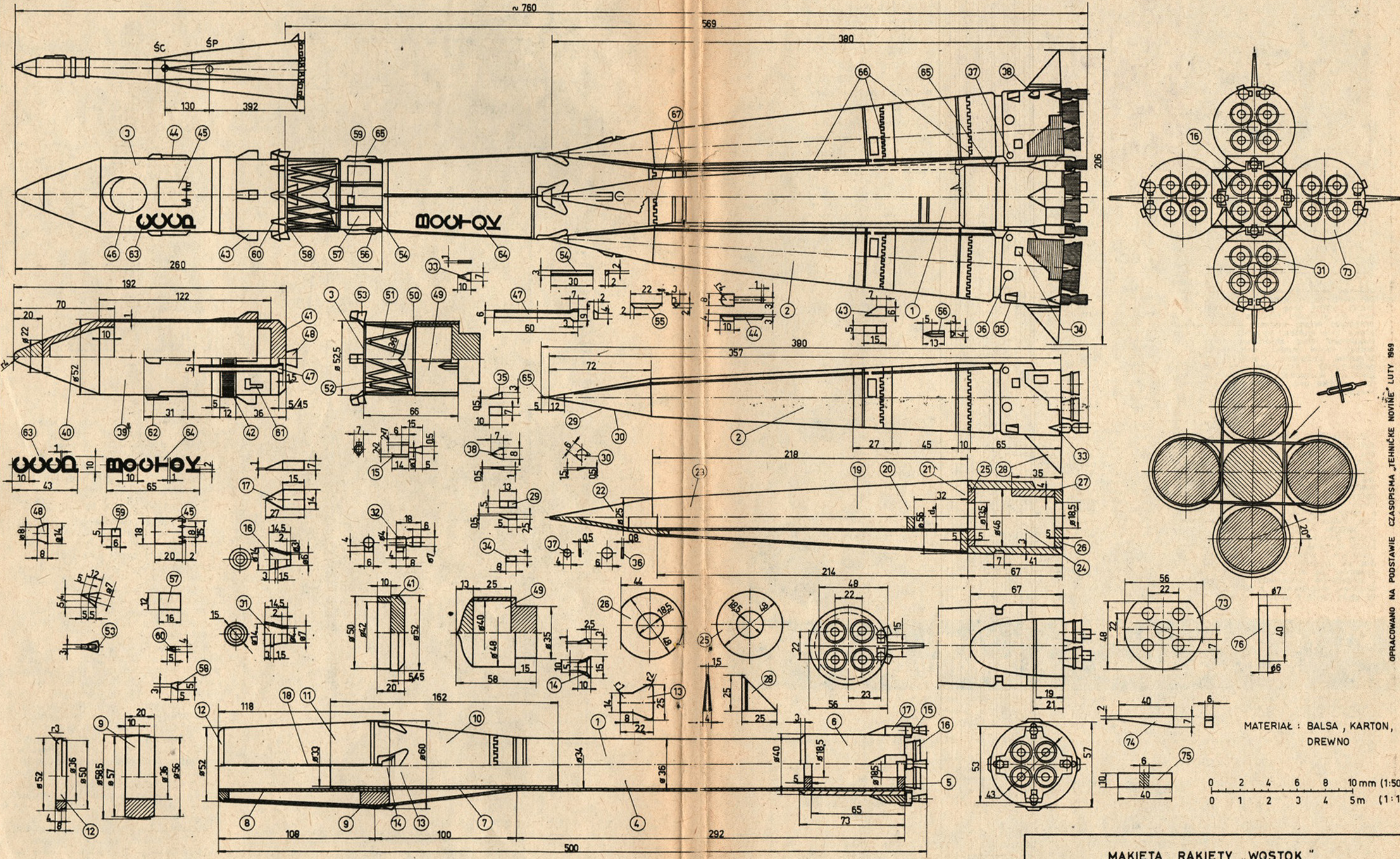


FOTELE PRZEDNIE


A-109 AIREDALE

OPRACOWAŁ ZB. LURANC	PODZIAŁKA 1:50
KREŚLIŁ zb. Luranc	NR RYS. 21
DATA 07. 1969	IL. ARK. 3 / NR ARK. 3

ARK. NR 3 OPRACOWANO NA PODSTAWIE „THE AEROPLANE" Z 4.05.1961



СССР
ВОСТОК
MATERIAŁ: BALSA, KARTON, DREWNO
10 mm (1:50)
5m (1:1)
OPRACOWANO NA PODSTAWIE CZASOPISMA „TEHNIČKE NOVINE" LUTY 1969
MAKIETA RAKIETY „WOSTOK"
PODZIAŁKA:
DATA: 2.08.1968
KONSTRUKTOR
ALEKSANDAR STOJANOVIĆ
RYSUNEK 1
ILOŚĆ RYS. 1


СССР
ВОСТОК
MATERIAŁ : BALSA , KARTON, DREWNO
0 2 4 6 8 10 mm (1:50)
0 1 2 3 4 5 m (1:1)
OPRACOWANO NA PODSTAWIE CZASOPISMA „TEHNIČKE NOVINE” LUTY 1969
MAKIETA RAKIETY „WOSTOK”
PODZIAŁKA :
DATA : 2.08.1968
KONSTRUKTOR
ALEKSANDAR STOJANOVIĆ
RYSUNEK 1
ILOŚĆ RYS. 1

5 otw. M2 - wiercić w mont. W drugiej szt. wykonać otw. przelotowe φ2,2

4 otw. wg. osi

Otw M2 na gł. 5mm

2 otw. φ2,2

Widok z kier. „Z"

3 otw. φ1,1

2 otw. M2

rozklepać

Rozmiar	PAROWÓZ TOWAROWY SERII Tr-21				
HO					
Podziałka	Opracował	Data	Nr.rys.	Jl.Ark.	Nr.Ark.
1:1	A.Balcerzak	1.VI.72	1-72	4	3

przyl. drut φ1

Owinąć i oblut. drutem φ0,5

oblutować drutem φ0,5

rozwinięcie

Z obu stron przyl. płytki 2,5×4 grub. 0,3

oczko

drut φ0,5

Przylutować opaski o szerokości 1,5

A-A

oblut. drutem φ 0,5

przyl. opaski z bl. 0,3

Przyl. krążki o średnicy φ3,5 i 0,3

przyl. opaski z bl. 0,3

Przylut. krążek φ8×φ5×0,5

widok z kier. „Z"

cz. nr. 41

cz. nr. 9

2 otw. φ1,5

drut φ0,5

2 otw. φ2,2

4 otw. φ3

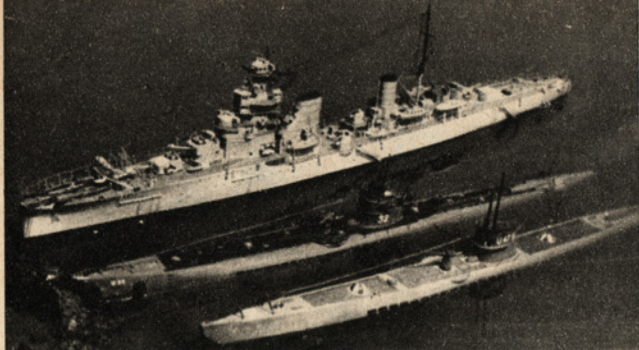
2×φ2 na gł. 2

φ2 - na głęb. 1

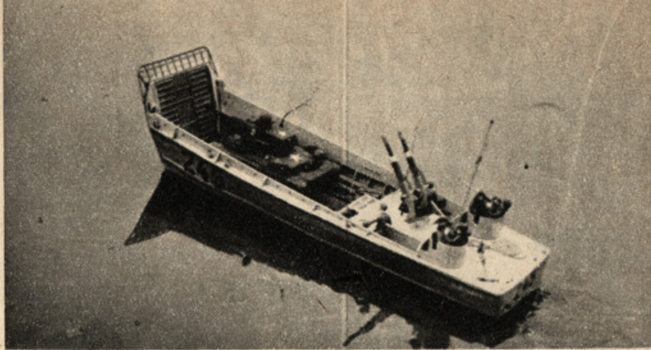
Widok cz. nr. 82 po zgięciu

φ wg. osi

Rozmiar	PAROWÓZ TOWAROWY SERII Tr-21				
HO					
Podziałka	Opracował	Data	Nr.rys	Jl.Ark.	Nr.Ark.
1:1	A.Balcerzak	1.VI.72r.	1-72	4	4



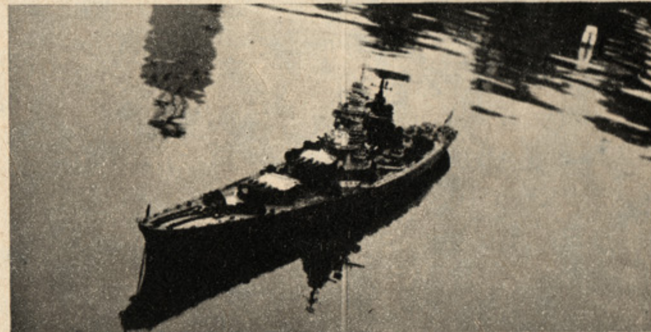
Te precyzyjnie wykonane modele okrętów podwodnych, jak również atakowany przez nie krążownik, to dzieło modelarzy włoskich, zaprezentowane na mistrzostwach Europy w 1969 roku w Russe w Bułgarii.



Dzieło Rogera Daelmansa — członka Model Yacht Club Lyon, zrzeszonego w Związku Francuskich Modelarzy Okrętowych MINIFLOTTE, który wspólnie ze swymi kolegami klubowymi demonstrował desant czołgów na brzeg.



Ten zestaw modeli budowała cała rodzina Kraftów z Veitshochheim, mąż Heinz, żona Monika i 12-letni syn. Wszystkie przewidziane programem czynności zostały wykonane bez zarzutu. Kraftowie zasłużenie uzyskali I miejsce w klasie F6 na mistrzostwach Europy NAVIGA w 1971 roku w Ostendzie w Belgii.



Pancernik „Richelieu" w skali 1:100 wykonał ponad 30 różnych czynności na sygnały nadawane z lądu. Dzieło Françoisee'a Rouxa z Francji.

KLASA PRZYSZŁOŚCI

W „Przepisach klasowych i regatowych NAVIGA", obowiązujących również w Polsce, jest m. in. klasa F6. Jest to klasa modeli zdalnie sterowanych przeznaczonych do startów grupowych, przy jednoczesnym użyciu większej liczby nadajników i udziale więcej niż jednego zawodnika. Zdobywa ona w wielu krajach, zwłaszcza zachodnich coraz większą popularność. Pozwala na nieograniczone wprost możliwości aranżowania różnych scen morskich. Dla przykładu podajemy kilka tego rodzaju improwizacji z mistrzostw NAVIGA rozegranych w 1969 roku w Russe w Bułgarii i w 1971 roku w Ostendzie w Belgii. Może będą one inspiracją dla naszych modelarzy. Dlaczego mamy być gorsi? Nasi modelarze znani są przecież z pracowitości, pomysłowości, uporu, rozwiązywania różnych skomplikowanych problemów modelarskich. Dali tego wiele dowodów, radząc sobie doskonale z zespołami napędowymi i skomplikowanymi aparaturami w sytuacjach, w których inni modelarze byli bezradni.

Dlaczego nie propaguje się u nas klasy F6? Klasy trudnej, ale porywającej, klasy, która może dać wiele satysfakcji z własnej twórczości technicznej. Zresztą oceńcie sami propozycje z mistrzostw NAVIGA, pomyślcie, co zaprojektujecie, może jeszcze bardziej pomysłowe i ciekawe.

PRZYKŁADY SCEN MORSKICH

Z zaimprowizowanego portu wypływa model krążownika. W tym samym czasie z innego portu wypływają, najpierw wynurzone, a potem w zanurzeniu peryskopowym, modele dwóch okrętów podwodnych, które zajmują pozycję na przypuszczalnym kursie krążownika. Po zbliżeniu się nieprzyjaciela jeden z nich odpala salwę torpedową. Widać wyraźnie ślady pędzących torped. Następnie wybuch na śródokręciu krążownika, który przechyla się na lewą burtę. Drugi okręt podwodny wynurza się i oddaje kilka strzałów z działa pokładowego, przyspieszając zatonięcie krążownika. Okręty podwodne wracają do bazy.

Na płynącym statku rybackim wybucha pożar. Załoga wystrzeliwuje czerwone rakiety i nadaje sygnał SOS. Z portu wychodzi statek ratowniczy, który po osiągnięciu celu gasi płomienie strumieniami wody z kilku armatek wodnych. Pożar ugaszony. Statek ratowniczy wystrzeliwuje rzutkę z holem. Winda wybiera linkę, statek ratowniczy holuje częściowo wypaloną jednostkę rybacką do portu.

*

Fragment portu. W pobliżu nabrzeża, gdzie ustawiona jest pracująca latarnia morska (błyski świateł i obracająca się antena radarowa) stoi barka z węglem. Podchodzi statek, z którego dźwig pokładowy przeładowuje węgiel do otwartego luku. Obok przycumowany dok pływający z ustawionym wewnątrz holownikiem. Dok zanurza się, holownik spływa na wodę, podchodzi do opróżnionej w międzyczasie barki, rzuca hol i wyciąga barkę z portu. W tym czasie drobnicowiec bierze na hol dźwig pływający i ciągnie go w drugą stronę.

STATEK PRZECIWPOŻAROWY „STRAŻAK 3"

W najbliższym numerze „Planów modelarskich" zostaną opublikowane szczegółowe rysunki statku przeciwpożarowego typu „Ibis" produkcji NRD, których kilka zakupiono do ochrony naszych portów. W celu zapoznania czytelników z wyglądem tej jednostki zamieszczamy obok zdjęcie statku oraz jego rysunek generalny, opracowany przez inż. Jacka Centkowskiego z Gdańska.



Z portu wychodzi potężny pancernik „Richelieu". Eskortują go 2 niszczyciele typu „Surcouf". Pancernik płynąc wykonuje ponad 20 różnych czynności. Ubezpieczające go niszczyciele strzelają do wyimaginowanych celów powietrznych, rzucają bomby głębinowe, stawiają zasłonę dymną, odpierają ataki okrętów podwodnych. Po wykonaniu zadania wszystkie okręty wracają do bazy.

*

Model doświadczalnej łodzi podwodnej odbija od pomostu. Po kilku manewrach w stanie nawodnym: wolno i cała naprzód, zwroty, bieg wsteczny, następuje pływanie w zanurzeniu peryskopowym. Następnie największa atrakcja programu. Model zanurza się całkowicie. Kierunku jego ruchu można się domyślać tylko po lekkim sfalowaniu lustra wody, powstającym po dojściu fali przydennej do powierzchni. Na kilka sekund osiada na dnie, co widać po bombach powietrza i plamach wypływającego na powierzchnię szlamu. Potem jeszcze kilka manewrów i powrót do pomostu. Pokaz niby niezbyt efektowny. Kto jednak interesuje się sprawami zdalnego sterowania modeli, właściwie oceni osiągnięcia wykonawcy, gdyż przesyłanie fal radiowych do obiektu zanurzonego całkowicie w wodzie jest sprawą bardzo skomplikowaną.

*

Z portu wypływają trzy duże statki pasażerskie. Słychać ryk syren i sygnałów manewrowych. Bogata iluminacja wnętrz robi duże wrażenie. Palą się wszystkie światła pozycyjne. Z poszczególnych statków dobiegają dźwięki muzyki. Po wykonaniu kilku manewrów, statki wracają kolejno do portu z zachowaniem całego ceremoniału dobijania.

Od strony otwartego morza zbliżają się do brzegu barki desantowe. Z daleka ostrzeliwują wybrzeże. Im bliżej brzegu, tym częściej słychać strzały artylerii przeciwlotniczej. Przy głośnej kanonadzie zbliżają się do brzegu, opuszczają klapy dziobowe i z ich wnętrza wyjeżdżają czołgi, kierując groźnie swoje lufy w kierunku rozbawionej i zachwyconej tym pokazem publiczności. Czołgi dochodzą do stanowisk manewrowych, skąd zdalnie kierowano tą akcją, i ustawiają się po obu stronach wysyłających impulsy z nadajników, kończąc tym kolejny pokaz, hucznie nagrodzony oklaskami.

Z dwóch różnych kierunków płyną ku sobie dwa historyczne statki wiosłowo-żaglowe. Rzędy wioseł poruszają się rytmicznie. Nagle na jednej z nich, zapewne zauważono, że nadpływający statek to jednostka nieprzyjacielska. Następuje zmiana komend. Wiosła lewej burty pracują naprzód, prawej wstecz. Statek robi zwrot i próbuje uciekać, co widać po przyspieszonym ruchu wioseł, pracujących w zgodnym rytmie. Przeciwnik jednak nie daje za wygraną. Też przyspiesza swój pościg. Wyrzuca z katapulty race zapalające, które wywołują pożar na jednostce uciekającej. Umiejętnie manewrując zachodzi z prawej burty do atakowanej jednostki i taranuje ją swym ostrym dziobem. Statek został zdobyty. Po rzuceniu liny na wysoką, ozdobną stewę dziobową holuje swoją zdobycz do portu.

*

Takich przykładów można by przytaczać jeszcze dużo. Że nie jest to fantazja, lecz skrócone opisy faktycznych pokazów modeli zdalnie sterowanych klasy F6, świadczą załączone zdjęcia. Widzieli to zresztą wszyscy uczestnicy naszych ekip na mistrzostwa Europy NAVIGA w 1969 roku i w 1971 roku, którzy również robili zdjęcia i mają wiele innych ciekawych ujęć manewrów modeli klasy F6.

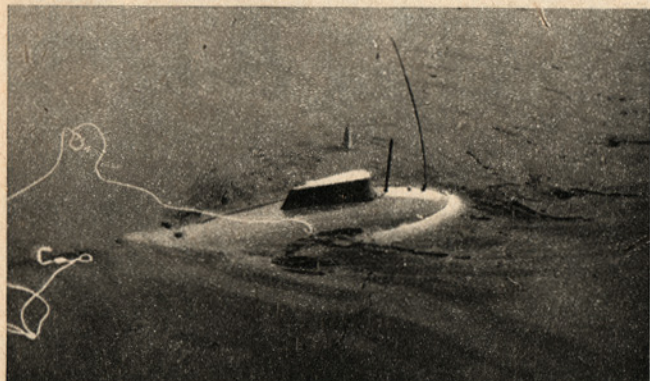
Piszemy na ten temat nie tyle dla przedstawienia dorobku innych modelarzy, ile dla zdopingowania naszych. Pokażmy, że my to również potrafimy. Pomysłów zainscenizowanych scen morskich może być tysiące. Fantazji chyba nam nie brakuje.

Wiemy, że do tego celu potrzebne są wielokanałowe aparatury proporcjonalne, które pozwalają na jednoczesne kierowanie kilkoma modelami. Wiemy również, że wiele takich aparatur nasi modelarze już mają. Niechże więc pomyślą ich posiadacze, jak je wykorzystać również w tej pięknej, pouczającej, interesującej klasie. Najpierw na własnej lub wojewódzkiej imprezie, potem na mistrzostwach Polski, by móc następnie wziąć udział w spotkaniach międzynarodowych. Chętnie udostępnimy nasze łamy, by spopularyzować ich dorobek i osiągnięcia. Kto będzie pierwszy.

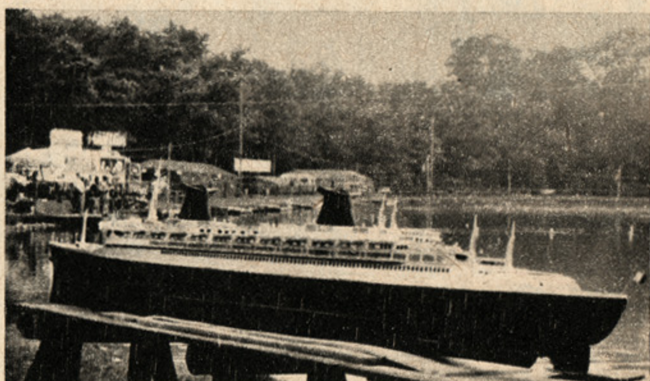
Czekamy na wiadomości.

JAN MARCZAK

Po raz pierwszy w 1971 roku demonstrowano w ruchu zdalnie sterowany model okrętu podwodnego, który wykonał wiele manewrów w czasie pływań nawodnych i, czego jeszcze nie było, podczas całkowitego zanurzenia łącznie z anteną odbiornika. Realizatorem pomysłu jest Paul Lorenz z Essen — NRF.

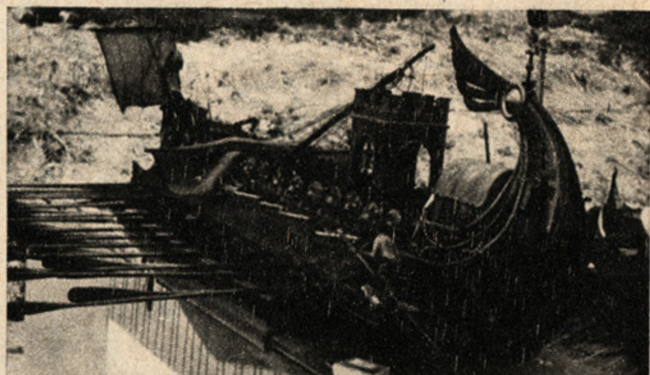


Jeden z transatlantyków w podziałce 1:50, francuski statek pasażerski „France", jeszcze na brzegu, przed pokazem.



Ten zestaw modeli historycznych statków wiosłowo-żaglowych to również dzieło modelarzy francuskich, którzy specjalizują się w tej klasie modeli.



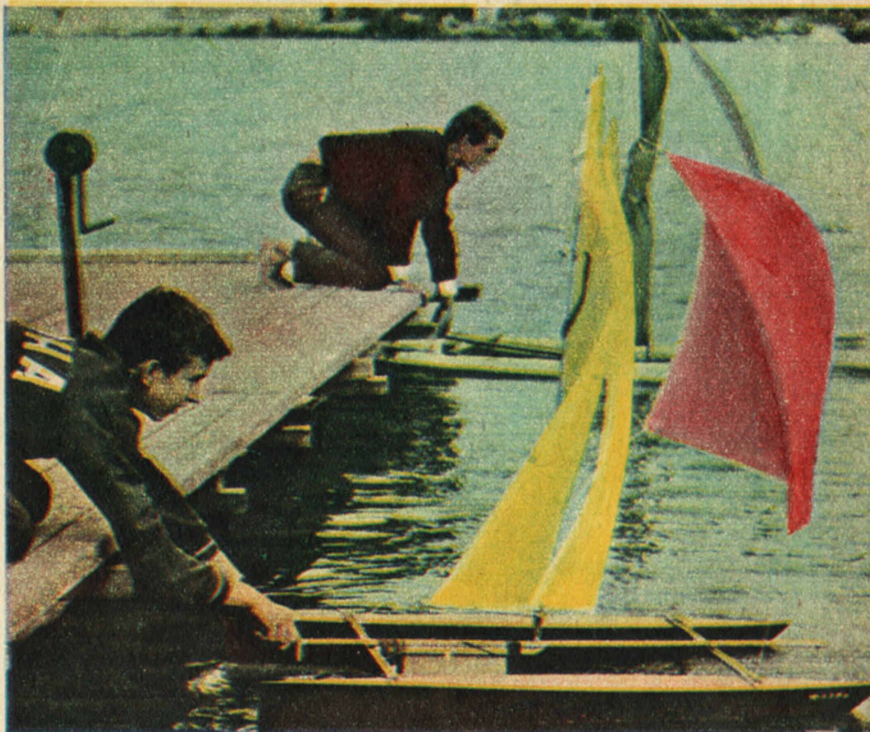


Model kutra ratowniczego, który po opuszczeniu stanowiska brzegowego (zjazd po pochylni na kółkach do wody) podąża na miejsce wypadku i po ugaszeniu pożaru holuje do brzegu wrak wypalonego statku rybackiego.









ŻEGLOWANIE

Swobodnie pływające modele jachtów żaglowych stanowią dyscyplinę, w której wyniki są uzależnione niemal wyłącznie od przemyśleń, doświadczenia i pracy samego zawodnika. Nie występują tu obiektywne przyczyny w postaci braku określonych akcesoriów wyposażenia technicznego, który nie pozwalałby na ciągłe doskonalenie konstrukcji i podnoszenie poziomu sportowego. Kilkuletnia obserwacja zmagań modelarzy podczas imprez centralnych nasuwa pytanie — dlaczego trwa w tej dyscyplinie stagnacja?

Przyczyn jest oczywiście wiele, rozwiązanie problemu wydaje się jednak bardzo proste.

Pozwolę sobie w tym miejscu przytoczyć historię o wyczynie pewnego szczecińskiego modelarza bodaj na mistrzostwach Polski w roku 1960. Podczas, gdy konkurenci przed startem korygowali ustawienie ożaglowania puszczając modele na holu, ów modelarz ustawił wiatromierz, wyjął pokaźny notatnik, zmierzył prędkość i kierunek wiatru względem ustawionej trasy, zajrzał do notatek, otaklował model i bez prób na wodzie zwyciężył zdecydowanie niepokonanego od lat mistrza tej klasy.

Za tym legendarnym — jakby się dziś wydawać mogło — wyczynem, kryły się dziesiątki prób modelu na wodzie przy różnych warunkach wietrznych i żaglowaniu różnymi kursami. Poczynione obserwacje i pomiary ujęte w formie tabelarycznych notatek pozwoliły na wyczyn jedyny w swoim rodzaju. Wniosek jest oczywisty — osiągnięcia są proporcjonalne do prawidłowo przemyślanej pracy, włożonej w przygotowanie do zawodów.

Ostatnie lata dały mi szczególnie wiele okazji oglądania zawodów modeli żaglowych na różnym szczeblu. Osobiste obserwacje i prowadzone w gronie zainteresowanych rozmowy skłaniają do pewnych uogólnień.

Obecnie wielu, zbyt wielu, zawodników przypomina jeźdźca dosiadającego wierzchowca dopiero na torze przeszkód. To, co wyczyniają na starcie, zdumiewa obserwatorów. Ich poczynania obnażają zarówno nieznajomość teoretycznych podstaw ruchu modelu, jak i brak praktycznych umiejętności w precyzyjnym manipulowaniu ożaglowaniem.

Inna, stosunkowo liczna, grupa zawodników zatraca się na starcie pod nieobecność instruktora. Ujawniają się tu błędy procesu szkolenia, więcej — wychowania. Młody człowiek przywykł w krytycznych momentach robić wszystko pod dyktando instruktora. Kiedy zaś instruktora nie ma i startującemu nie udaje się samodzielnie ustawić modelu na żądany kurs, ogarnia go panika. Wini warunki, sędziów, organizatorów, wszystko i wszystkich z wyjątkiem niedostatków własnego przygotowania.

Zawodnik marzący o jakichkolwiek osiągnięciach sportowych musi pływać, pływać i jeszcze raz pływać. Obowiązuje zasada: im bliżej terminu zawodów o prestiżowym znaczeniu, tym więcej godzin spędzonych z modelem na wodzie, co najmniej raz w tygodniu. Chodzi przy tym nie tylko o dobre przygotowanie modelu, lecz także — co równie ważne — samego zawodnika. Musi on poznać kaprysy własnego modelu i pamiętać, że tylko podczas częstego pływania wyostrza się umysł oraz nabiera precyzji zręczność w operowaniu takielunkiem.

Oczywiście, pływanie pływaniu nierówne. Nawet na imprezach centralnego szczebla spotykamy zawodników, którzy jeśli pływali, to chyba tylko dla stwierdzenia, że model utrzymuje się na wodzie. Takie pływanie niczego nie uczy.

Nie mogą istnieć przeszkody, które powstrzymywałyby nas przed zorganizowaniem wewnętrznych zawodów. Właśnie zawodów — każde pływanie powinno się odbywać przy zachowaniu warunków prawdziwej imprezy. Zmusza to do sięgania po przepisy regatowe i do zapoznania się z nimi. Funkcje organizatorów i sędziów mogą pełnić starsi bądź niestartujący koledzy. Instruktor podczas pierwszego pływania musi zwracać uwagę głównie na praktyczne opanowanie przez uczestników teoretycznych podstaw ruchu modelu.

Pływać zaczynamy od kursu najłatwiejszego, tzw. pełnym bejdewindem. Z kolei ustawiamy trasę: ostro na wiatr, na półwiatr, na wiatr pełny. To samo powtarzamy przy różnej sile wiatru.

Każdy przeprowadzony w formie zawodów trening winien pobudzać rywalizację i wyzwalać ambicję osiągania jak najlepszych wyników, kształtować pożądaną samodzielność wysiłku zawodników.

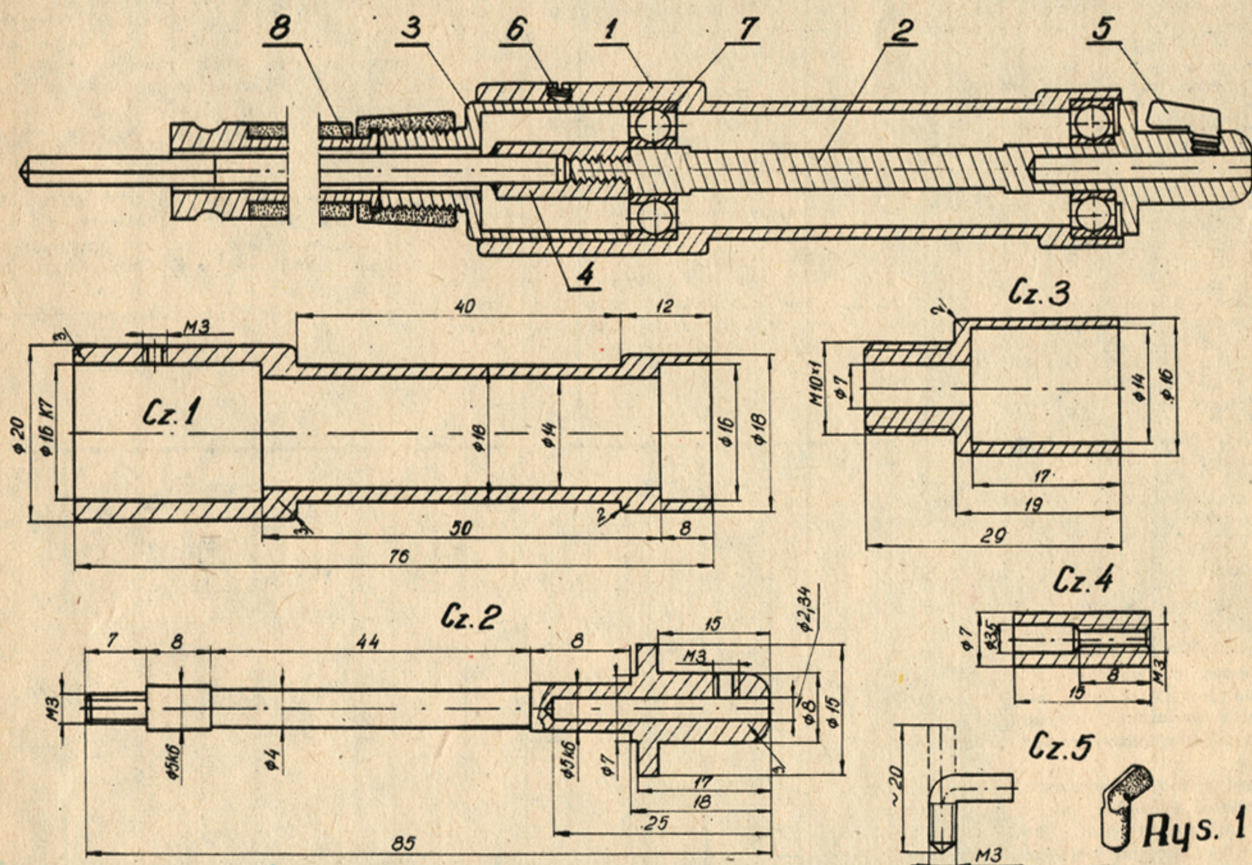
Częste pływanie z jednej strony wzbogaca doświadczenie żeglarskie zawodnika, z drugiej stanowić winno punkt wyjścia do ulepszenia konstrukcji modelu, zaprojektowania nowego bądź tylko usprawnienia poszczególnych elementów konstrukcji.

W tej sytuacji można sobie wytłumaczyć, dlaczego w klasie DX do rzadkości należą u nas katamarany, z którymi podczas imprez międzynarodowych przegrywają z kretesem nawet nasze najlepsze konstrukcje. Bez częstego pływania trudno sobie nawet wyobrazić poprawne żeglowanie katamaranem. Dlaczego jednak nasi zawodnicy nie stosują prawie wcale automatycznego sterowania, półautomatycznych zaczepów takielunku — znacznie ułatwiających manipulacje podczas startów, jest zgoła niezrozumiałe. Przecież każde spotkanie rangi eliminacji wojewódzkich czy mistrzostw kraju stwarza niezliczone okazje do wymiany doświadczeń warsztatowych.

Problem ten jest jednak na tyle obszerny, że wymaga odrębnego omówienia.

K. DZIĘCIELSKI

GRAWERKA — WIERTARKA



Silnik

12

10

9

8

11

lutować

16

~ 36

4/45°

M3

Cz10

φ5

φ10

Cz.9

φ18

φ8

M4

12

15

φ 10

φ 15

2,5

2,5

Rys. 2

GRAWERKA WIERTARKA

Przyrząd, który przedstawiamy jest eksploatowany od roku i oddaje nieocenione usługi przy wszelkiego rodzaju pracach modelarskich. Grawerka można wiercić małe otwory o średnicy od 0,7 mm do 4,5 mm pod dowolnym kątem i w miejscach trudno dostępnych. Można też szlifować i polerować powierzchnie wklęsłe i wypukłe. Nadaje się także do grawerowania i drążenia. Koszt wykonania grawerki jest kilkakrotnie niższy od ceny prostnicy lub kątnicy stomatologicznej, które wykorzystują modelarze przy pracach modelarskich.

Do wykonania grawerki potrzebne są następujące materiały:
1. tuleja — pręt Φ 22×80 mm. 2. wałek — pręt Φ 16×90 mm. 3. tuleja — pręt Φ 18×35 mm. 4. tuleja gwintowana — pręt Φ 8×20 mm. 5. wkręt M3 — wg opisu. 6. wkręt M3 — wg opisu. 7. łożysko kulkowe 6×25. 8. przewód prędkościomierza od „Komara". 9. tuleja — pręt Φ 20×20 mm. 10. tuleja — pręt Φ 12×40 mm. 11. wspornik — blacha wg opisu. 12. wkręt M4 — wg opisu. 13. wkręt M3 — wg opisu. 14. silnik elektryczny.

WYKONANIE CZĘŚCI

Tuleję (cz. 1), która jest rękojeścią grawerki, można wykonać z dowolnego materiału: stali, mosiądzu, aluminium, a nawet z twardego PCW. Pamiętać trzeba jednak o tym, aby gniazda, w których umieścimy łożyska, były obrobione według pasowań podanych na rysunku.

Część 3 można wykonać z dowolnego materiału, podobnie jak cz. 1. Część 2 wykonujemy ze stali. Istotne jest, aby otwór, w którym umieszczać będziemy wiertła i frezy oraz części wałka współpracujące z łożyskami, były obrobione centrycznie i dokładnie według podanych pasowań. Jeśli części, które posiadają wymiary pasowane, chcemy niklować lub czernić, musimy wymiary pasowane obrobić po niklowaniu lub czernieniu. Otwór w części 9 oznaczony Φ S musi mieć średnicę wałka silnika. Części 4 i 9 wykonujemy zgodnie z rysunkiem według powyższych wskazówek. Wkręt 5 zrobimy z pręta stalowego lub mosiężnego o Φ 3 mm. Pręt przycinamy na długości 20 mm, zginamy w połowie pod kątem prostym, obrabiamy uchwyt, a dopiero potem gwintujemy. Wkręt (cz. 12) z radełkowaną główką na pewno znajdziemy w swoich „rupieciach". Jeśli nie posiadamy gotowego, możemy taki wkręt zrobić sami. W ostateczności można go zastąpić normalnym wkrętem i dokręcać śrubokrętem.

Tuleję (cz. 10) wykonać należy ze stali lub mosiądzu. Otwór o przekroju kwadratowym musi być tak dopasowany, aby kwadratowy trzon linki szybkościomierza mógł się swobodnie, lecz bez żadnych luzów, przesuwać. Otwór ten wykonamy w ten sposób, że wywiercimy go najpierw przelotowo wiertłem o średnicy 2 mm, a następnie iglakiem kwadratowym obrobimy zgodnie z podanymi wymiarami.

Część 11 wytniemy z blachy stalowej o grubości 1 lub 1,5 mm. Kształt i wymiary musimy ustalić sami w zależności od gniazdach łożyskowych części od posiadanego silnika. W prototypowej grawerce wykorzystano silnik elektryczny na napięcie 220 V od miniaturowej obrabiarki produkcji NRD.

MONTAŻ

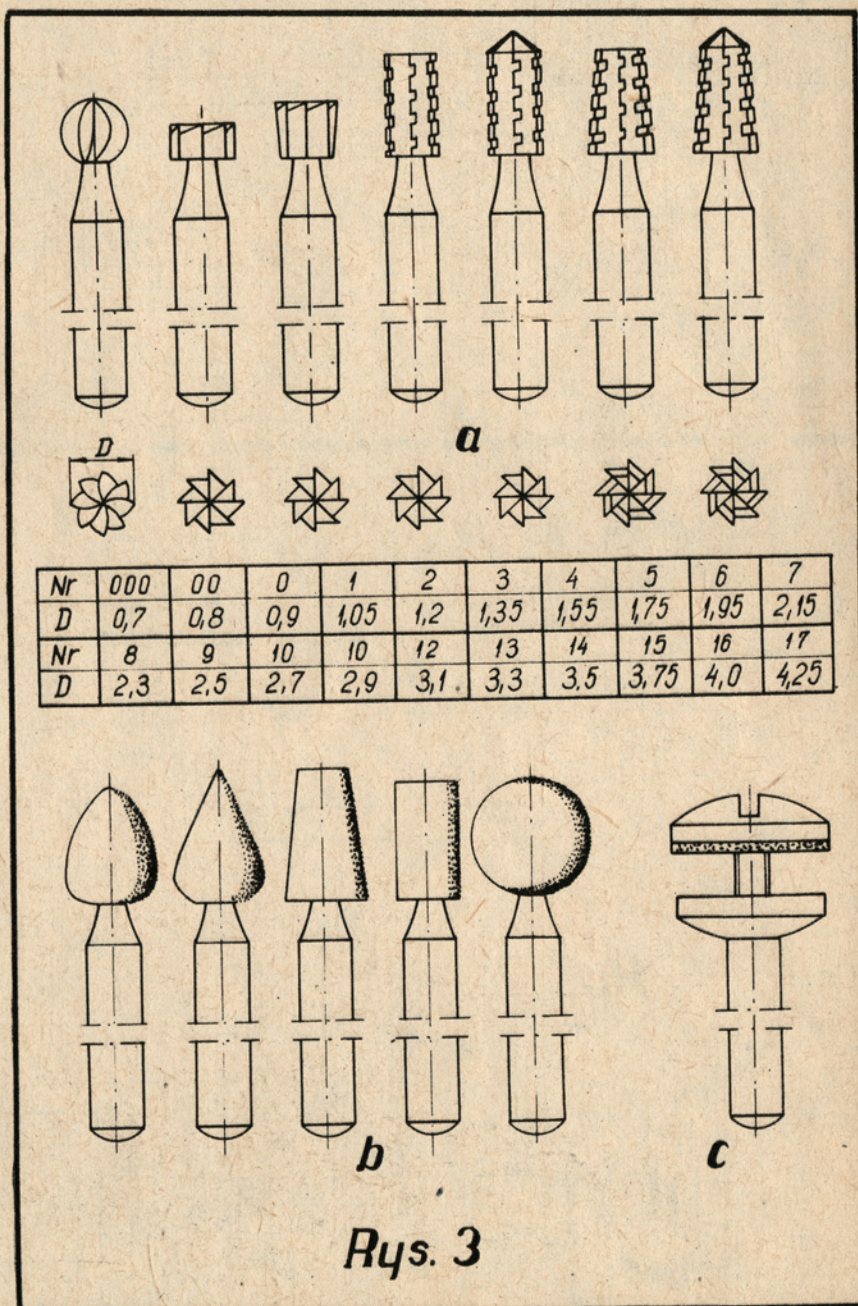
Montaż rozpoczynamy od osadzenia łożysk w gniazdach łożyskowych części 1. Łożyska musimy wcisnąć delikatnie, nie można ich wbijać „na siłę". Następnie delikatnie osadzamy w łożyskach wałek (cz. 2), na który nakręcamy nakrętkę (cz. 4) z wlutowanym końcem linki szybkościomierza. Z kolei nakręcamy na tuleję (cz. 3) płaszcz szybkościomierza 8 i całość osadzamy w cz. 1, dokręcając wkręt 6. Tak zmontowany uchwyt wraz z przewodem szybkościomierza możemy zamocować w tulei (cz. 9) połączonej uprzednio według rysunku 2 z silnikiem.

Grawerkę przechowywać możemy w stanie rozmontowanym. Aby przyrząd rozmontować na dwie części wystarczy odkręcić wkręt (cz. 12).

OPRZYRZĄDOWANIE

Bogaty zestaw wierteł i frezów dentystycznych dostępnych w handlu można wykorzystać przy najróżniejszych pracach modelarskich. Na rysunku 3a pokazano wiertła stomatologiczne o główkach: różyczkowej, gwiazdkowej, w kształcie odwróconego stożka, cylindrycznej płaskiej, cylindrycznej zaostrzonej, stożkowej płaskiej i stożkowej zaostrzonej. W tabeli ujęte są wszystkie średnice oraz odpowiadające im numery. Frezy produkowane są w kształtach pokazanych na rysunku 3b i wielu wymiarach o średnicach od 2 mm do 15 mm. Oprócz tego bardzo przydatnym narzędziem jest trzymadełko do krążków ściernych i filcowych do polerowania. Wiertła, frezy i trzymadełka można nabyć bez kłopotów w sklepach z narzędziami stomatologicznymi. Ceny tych elementów są bardzo przystępne.

MAREK ZUZAŃSKI
Gdańsk



Nr	000	00	0	1	2	3	4	5	6	7
D	0,7	0,8	0,9	1,05	1,2	1,35	1,55	1,75	1,95	2,15
Nr	8	9	10	10	12	13	14	15	16	17
D	2,3	2,5	2,7	2,9	3,1	3,3	3.5	3,75	4,0	4,25

Rys. 3

IX MISTRZOSTWA POLSKI MODELI PŁYWAJĄCYCH WIDZIANE Z BLISKA

Przywykliśmy do tego, że zawody mo-modeli pływających odbywają się w miejscowościach atrakcyjnych, jak Park Kultury i Wypoczynku w Chorzowie, Arturówek k/Łodzi, Wejherowo itp. Jadąc do Wągrowca, nie spodziewaliśmy się, iż w tym powiatowym mieście zastaniemy tak doskonałą oprawę kolejnych dziewiętnastych MPMP. W przepięknym obiekcie POSTiW w Wągrowcu — tuż nad Jeziorem Drawskim rozgościli się w dniach 27—30 sierpnia br. modelarze okrętowi, otrzymując do swojej dyspozycji nowo wybudowany hotel z komfortowymi pokojami oraz urządzenia jak: boksy, kilka pomostów do startów, kajaki i łodzie oraz barwnie udekorowany teren mistrzostw. Modelarze byli z tego zadowoleni. Chwaląc warunki bytowania, jak i organizację mistrzostw, nad którą czuwali pracownicy ZW LOK w Poznaniu — dyrektor d/s szkolenia i sportu ppłk Jan Wróbel i kierownik samodzielnej sekcji modelarstwa Zbigniew Ruta. Wobec czego z całą energią przystąpili oni do rywalizacji w zdobywaniu tytułów mistrzów Polski.

A teraz kilka słów o przebiegu zawodów.

W mistrzostwach brała udział I liga modelarska, reprezentowana przez ekipy: ZW LOK Gdańsk, Katowice, Kraków, Poznań, Szczecin i Warszawę M.

Klasa EH i EK

Spotkaliśmy tu modele o wysokim poziomie wykonawstwa. Pod tym względem przodował Krzysztof Bogacki z Gdańska, który wykonał piękny model masowca „Ziemia Gdańska" otrzymując najwyższą notę — 96 pkt., a za model niszczyciela „Orkan" — 95 pkt. Ciekawie wyglądał model holownika „Bogdan" wykonany całkowicie z blachy. Jego wykonawcą był Wojciech Koźba z Myśliborza woj. szczecińskie. Model ten zajął szóste miejsce w punktacji indywidualnej. Przyczyna prosta, silnik z wycieraczki nie jest najlepszym pędnikiem dla tego dość ciężkiego modelu. Były tam również inne piękne modele jak „Lilla Weneda" Zbigniewa Bulczaka z Gdańska, drobnicowiec „Domeyko" — Tadeusza Łukowskiego ze Szczecina, ścigacz okrętów podwodnych — Piotra Pussaka z Poznania i inne.

Z naszej obserwacji oraz oświadczeń znawców tej klasy — sędziów Kazimierza Kowalcze i Władysława Cichego — wynika, iż w klasach EH i EK wykonawstwo modeli nie wpływa na finalne wyniki. Nawet gorzej wykonany model może przecież zdobyć pierwsze miejsce tylko dlatego, że trafi do środkowej bramki. Czy to nie przyczyni się do mniejszego zainteresowania tą piękną, a zarazem widowiskową klasą modeli? Dlatego podajemy pod rozwagę Komisji Modelarstwa ZG LOK, czy nie warto zastosować innych kryteriów oceny, gdzie wykonawstwo miałoby decydujący wpływ na zdobywanie przez zawodników odpowiedniej lokaty.

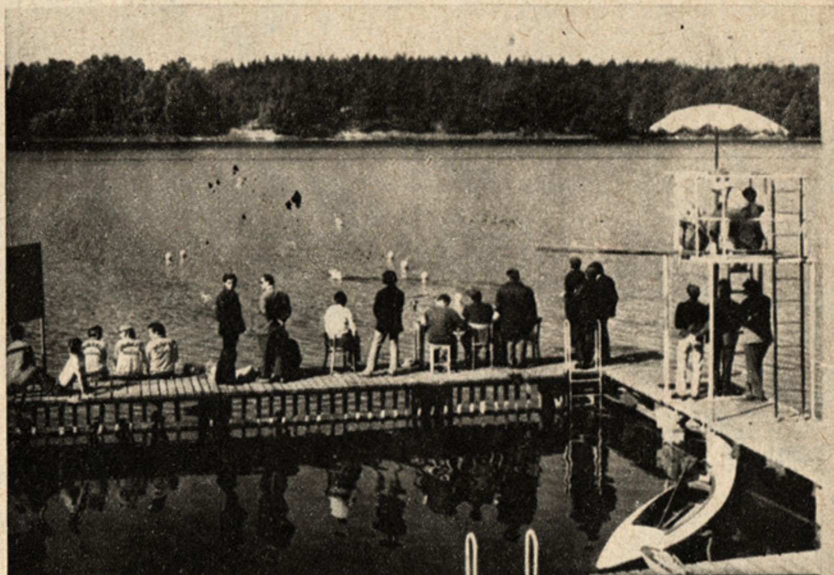
Wyniki

Tytuły Mistrzów Polski zdobyli:

Klasa EK

1. Wojciech Koźba — MP * — Szczecin — niszczyciel KASZYN — 161,2 pkt.
2. Piotr Pussak — I WMP * — Poznań — ścigacz okrętów podwodnych — 150,6 pkt.
3. Zbigniew Bulczak — II WMP — Gdańsk — niszczyciel SPLIT — 142,2 pkt.

MP — mistrz Polski, WMP — wicemistrz Polski



Z takiego pomostu startowali modelarze z klas modeli sterowanych radiem

Juniorzy:

1. Piotr Pussak — MP — Poznań — ścigacz okrętów podwodnych — 150,6 pkt.

Klasa EH

1. Zbigniew Bulczak — MP — Gdańsk — statek LILLA WENEDA — 179,9 pkt.
2. Andrzej Mucha — I WMP — Gdańsk — statek PODHALANIN — 139,0 pkt.
3. Stanisław Pabian — II WMP — Szczecin — statek MENDOGORSK — 131,3 pkt.

Juniorzy:

1. Andrzej Mucha — MP — Gdańsk — statek PODHALANIN — 139,0 pkt.

Puchar przechodni redakcji „MORZA" w zawodach modeli redukcyjnych zdobył zespół Gdańska w składzie: 1. Zbigniew Bulczak, 2. Andrzej Mucha, 3. Krzysztof Bogacki.

„Memoriał Stanisława Woźniaka"

Za najlepiej wykonany model polskiego okrętu lub statku przyznany został Krzysztofowi Bogackiemu z Gdańska za model masowca ZIEMIA GDAŃSKA.

Klasy modeli ślizgów

Startowało w nich zaledwie 9 zawodników. Modelarze ci to lokowska czołówka. Pragnęli oni udowodnić, iż przy nie najlepszym zaopatrzeniu w silniki,



Tym razem puchar przechodni redakcji „Modelarza" w zawodach modeli ślizgów zdobył zespół Krakowa w składzie: Jacek Dębowski, Zdzisław Bodziony, Andrzej Zając. W głębi pani Halina Bodziony



Dobrze prezentował się model ORP „Iskra" Tomasza Cioska z Katowic

można zdobywać rekordowe prędkości. Nowy rekord Polski Czesława Szlachcica (163,636 km/godz. w klasie A-3) jest godny odnotowania, gdyż wynikiem tym nie można powstydzić się nawet na mistrzostwach Europy. Osiągnięto również doskonałe wyniki w klasie B1s. Modelarze krakowscy Z. Bodziony, J. Dębowski i A. Zając pokazali, że na silnikach nabytych na rynku krajowym, poddanym małym przeróbkom — osiąga się prędkości, które są nowymi rekordami Polski.

A oto dalsi mistrzowie:

Klasa A1

1. Adam Cieślik — MP — Katowice — 120,0 km/h
2. Roman Oczki — I WMP — Gdańsk — 118,421 km/h

Klasa A3

1. Adam Cieślik — MP — Katowice — 163,636 km/h — rekord Polski
2. Roman Oczki — I WMP — Gdańsk — 147,541 km/h

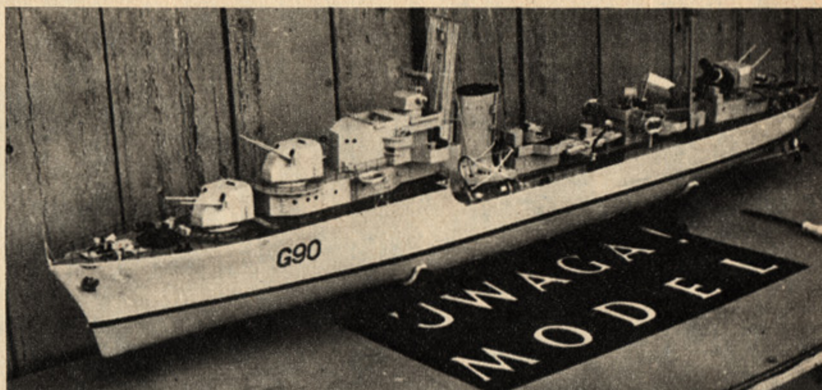
Klasa B1

1. Czesław Szlachcic — Warszawa — 160,174 km/h
2. Andrzej Sałata — I WMP — Katowice — 152,542 km/h

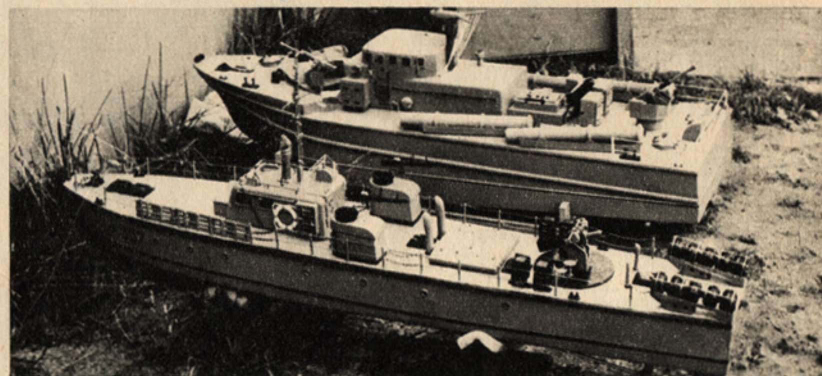
Klasa B1s

1. Jacek Dębowski — MP — Kraków — 128,571 km/h — rekord Polski
2. Zdzisław Bodziony — I WMP — Kraków — 128,571 km/h
3. Andrzej Zając — II WMP — Kraków — 128,571 km/h

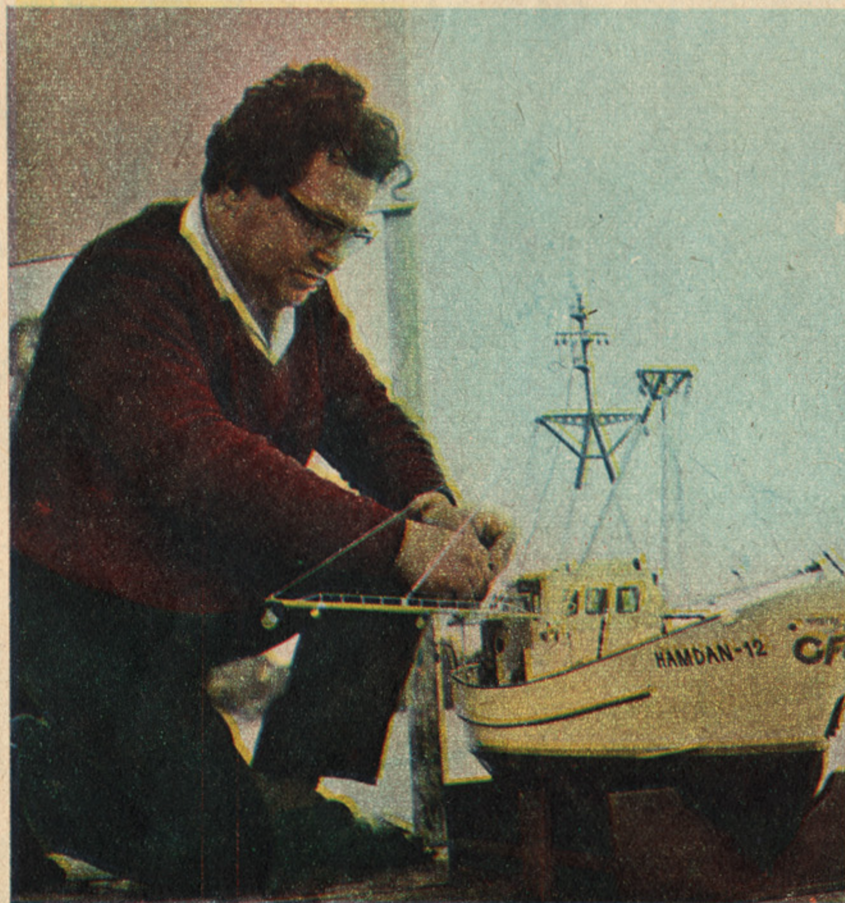
Puchar przechodni redakcji „MODELARZA" w zawodach modeli prędkościowych zdobył zespół Krakowa w składzie: 1. Jacek Dębowski, 2. Zdzisław Bodziony, 3. Andrzej Zając.



Najwyżej punktowany w klasie EK model niszczyciela „Orkan", wykonany przez Krzysztofa Bogackiego z Gdańska



Na pierwszym planie ścigacz okrętów podwodnych — Piotra Pussaka z Poznania



Andrzej Łączyński ze Szczecina — mistrz Polski w klasie F-2 ze swoim modelem statku rybackiego Hamdan-12

Klasa D10

1. Andrzej Lawin — MP — Warszawa — 58,3 pkt.
2. Edward Kreft — I WMP — Gdańsk — 58,3 pkt.
3. Grzegorz Król — II WMP — Ziel. Góra — 54,2 pkt.

Juniorzy:

1. Edward Kreft — MP — Gdańsk — 58,3 pkt.

Klasa DX

1. Wojciech Biernatowski — MP — Olsztyn — 72,2 pkt.
2. Marek Gorlikowski — I WMP — Gdańsk — 66,7 pkt.
3. Krzysztof Mamcarz — II WMP — Kraków — 61,1 pkt.

Juniorzy:

1. Marek Gorlikowski — MP Gdańsk — 66,7 pkt.

Klasa DM

1. Krzysztof Mamcarz — MP — Kraków — 80,0 pkt.
2. Edward Kreft — I WMP — Gdańsk — 75,0 pkt.
3. Wacław Kozłowski — II WMP — Łódź — 70,0 pkt.

Juniorzy:

1. Edward Kreft — MP — Gdańsk — 75,0 pkt.

Klasa F5M

1. Janusz Walicki — MP — Szczecin — 0 pkt.

Klasa F5X

1. Janusz Walicki — MP — Szczecin — 0 pkt.

Klasa F5-10

1. Tadeusz Sztokmański — MP — Gdańsk — 0 pkt.

Puchar przechodni redakcji „MODELARZA" w zawodach modeli żaglowych zdobył zespół Gdańska w składzie: 1. Tadeusz Sztokmański, 2. Edward Kreft, 3. Marek Gorlikowski.

O konkurencjach modeli RC napiszemy w następnym numerze.

STEFAN SMOLIS

MISTRZOSTWA POLSKI MODELI SAMOCHODOWYCH LOK

OSIĄGNIĘCIA NIE NA MIARĘ AMBICJI

Sezon centralnych imprez modelarskich przypada zwykle w naszym kraju pod koniec lata. Trudno powiedzieć, czy chodzi tutaj o podtrzymanie tradycji o bliżej nie określonym rodowodzie, czy też z jakichś nieznanych laikom względów; wtedy właśnie nasi mistrzowie modelarscy przeżywają szczyty swoich psychofizycznych możliwości. Pozostawmy jednak rozważania na ten temat znawcom przedmiotu. Faktem jest, że wraz ze zbliżaniem się jesieni cały modelarski świat mobilizuje się, a jedna impreza pogania drugą.

Inaugurację sezonu mamy już poza sobą. Tradycyjnie bywają nią Mistrzostwa Polski Modeli Samochodowych, których organizację od lat biorą na swoje barki lokowcy z Poznania, wywiązując się zresztą z tego niełatwego zadania bardzo dobrze. Sukcesy poznańskich działaczy, którym przewodzi wielki entuzjasta i orędownik modelarstwa kołowego, zastępca dyrektora ZW LOK d/s szkolenia **ppłk Jan Wróbel** — czynny zawodnik, obecny prezes Wielkopolskiego Klubu Modelarstwa Kołowego, przywykliśmy uważać za rzecz zupełnie naturalną. A należą im się przecież szczególne słowa uznania. Korzystając więc z nadarzającej się okazji gratulujemy im inicjatywy, inwencji i pomysłowości w przygotowaniu tej imprezy.

Sportowa strona tego interesującego widowiska miała swój niewątpliwy walor w dobrych na ogół wynikach uzyskanych podczas zawodów. Na szczególną uwagę zasługują rekordy Polski: najmłodszej uczestniczki imprezy i zarazem jedynej przedstawicielki płci pięknej, 17-letniej Marii Zielińskiej z Bydgoszczy w klasie 2,5 cm^3 standard — 151,261 Km, oraz Bogdana Grabowskiego z Bydgoszczy w klasie 10 cm — 215,311 Km/h (w czasie próby bicia rekordu).

Konkurencje zawodów poznańskich po raz pierwszy rozegrano zgodnie z nowym regulaminem. W Poznaniu wystartowała I Liga. Extraklasę tworzy 6 zespołów uznanych na podstawie uzyskanych dotychczas wyników za najlepsze. Należą do nich drużyny z województw: bydgoskiego, katowickiego, lubelskiego, poznańskiego, wrocławskiego i Warszawy-miasta.

Sukces nie był rzeczą przypadku. Miejsce w krajowej czołówce zapewniło im m. in. posiadanie na swoim terenie torów modelarskich, których ciągle jeszcze w kraju nie jest za wiele. Oczywiście nie umniejsza to wysiłku, jaki zawodnicy włożyli w przygotowanie się do imprezy, ich zdolności, konstruktorskich umiejętności i zamiłowania do tego pięknego sportu.

Zawody drużynowo wygrała ekipa bydgoska przed Warszawą-miastem, co było niespodzianką, i Poznaniem. Do grona bowiem ścisłych faworytów fachowcy typowali reprezentacje gospodarzy i województwa katowickiego. Warszawiacy jednak byli rewelacyjni w konstruowaniu modeli zdalnie kierowanych i zdecydowanie przewyższali przeciwników, zarabiając dużą ilość punktów, która omal nie przesądziła o ich całkowitym sukcesie w ogólnej punktacji mistrzostw.

W Poznaniu obok najlepszych zespołów startowały również ekipy z ZSRR, Czechosłowacji, Węgier i Bułgarii. Trzeba obiektywnie stwierdzić, że tego rodzaju konfrontacje z reguły nie wypadają korzystnie dla zawodników polskich. Ciągle jeszcze sprzęt, na którym startują nasi najlepsi, daleko odbiega od tego jaki mają nasi sąsiedzi. Ciekawe, że startują oni na silniczkach własnej konstrukcji, które jakością przewyższają nawet renomowane włoskie silniki. Sprawa jest trochę niezrozumiała, gdyż nasza modelarska czołówka nie ustępuje konkurentom, a niekiedy nawet przewyższa ich konstruktorską pomysłowością i zdolnościami. Gdzie więc tkwią przyczyny takiego stanu rzeczy? Z rozmów z zawodnikami i kierownictwem ekip zagranicznych wynika, że na przykład Węgrzy (3 medale złote na ostatnich mistrzostwach Europy w Bratysławie na 4 możliwe do uzyskania) mają zabezpieczoną odpowiednia bazę do produkcji prototypowych rozwiązań konstrukcyjnych silniczków modelarskich, opiekę ze strony fachowców i naukowców z różnych instytutów o pokrewnych profilach działania. Podobnie ma się sprawa z zawodnikami radzieckimi, którzy mimo że nie biorą udziału w europejskich i światowych konfrontacjach najlepszych modelarzy (nie należą do FEMA), wiodą prym w tej dziedzinie w skali światowej.

Oczywiście źródeł sukcesów należy upatrywać również w upowszechnianiu tych ze wszech miar pożytecznych zainteresowań wśród kręgów młodzieży. I to właśnie, a nie wyczyny traktują nasi sąsiedzi jako sprawę najistotniejszą, a o słuszności tych racji nie trzeba chyba nikogo dziś przekonywać.

Ale jest jeszcze problem sprzętu. W Polsce nie produkujemy silniczków modelarskich, popularnych, ogólnie dostępnych, szczególnie dla chudej uczniowskiej kieszeni. Produkcja taka ongiś co prawda istniała, ale wskutek jakichś bliżej nie sprecyzowanych trudności zaniechano jej kilka lat temu.

Nasi czołowi modelarze w oparciu o różne miejscowe możliwości usiłują podjąć taką produkcję. Na przykład znany polski modelarz, Jerzy Zieliński z Bydgoszczy planuje produkcję swoich własnych konstrukcji w warsztatach miejscowej zasadniczej szkoły zawodowej. Są to jednak półśrodki. Najwyższy czas, aby tę sprawę przemyśleć, poszukać dróg dotarcia do poważniejszych producentów.

O wiele korzystniej przedstawiają się nasze akcje na giełdzie modeli zdalnie kierowanych. Tutaj polscy modelarze mają rzeczywiście sporo do powiedzenia, poza tym odnoszą wiele sukcesów. Szkoda tylko, że konkurencje te nie wchodzą do programów imprez międzynarodowych organizowanych przez FEMA. Zawody modeli zdalnie kierowanych są imprezą wyjątkowo widowiskową, trochę więc należy żałować, że nie buduje się dla nich specjalnych torów, gdzie zawody mogłoby obejrzeć więcej publiczności.

Tyle refleksji na marginesie pięknej poznańskiej imprezy, której uroczyste otwarcie z udziałem: kuratora Okręgu Szkolnego Stefana Basińskiego, przedstawicieli ZG i ZW LOK oraz licznie zgromadzonej publiczności nadało jej oprócz splendoru taką rangę, jaką powinny posiadać wszystkie ogólnokrajowe zawody sportów techniczno-obronnych.

ROMAN LIPNICKI

DALSZY POSTĘP W MODELACH RC

Postęp w tej klasie modeli wyraża się zarówno w jakości wykonania modeli, jak i w prawidłowym pokonywaniu trasy w bardzo krótkim czasie. Polacy tym razem byli bezkonkurencyjni, zajmując zarówno w klasie VIa (modele redukcyjne samochodów), jak i w klasie VIb (modele wolnokonstrukcyjne) trzy pierwsze miejsca.

Więcej aparatur proporcjonalnych pozwoli w przyszłości na organizowanie zawodów, w których będzie startować po 3 czy 5 modeli. W Poznaniu przeprowadzono już taką próbę, urządzając pokazowe wyścigi na trasie o długości 60 m, wytyczonej w kształcie litery M. Zwyciężył w niej Janusz Walicki ze Szczecina. Doświadczenia z tej imprezy posłużą do opracowania regulaminu zawodów w tej konkurencji. Można je przecież rozgrywać wykorzystując hale sportowe w szkołach, domach kultury czy też o odpowiednich podłożach placach. Ten rodzaj zawodów staje się coraz bardziej popularny w innych krajach i należy spodziewać się, że już wkrótce zawody będą odbywały się w obsadzie międzynarodowej. Należy już teraz pomyśleć o wykorzystaniu do napędu tego rodzaju modeli silników spalinowych. Z naszych obserwacji wynika, że modelarze za granicą czynią w tej dziedzinie śmiałe próby.

DALSZY CIĄG NA STR. 26

Zawodnicy w klasach VIa i VIb prezentują swoje modele.



Zawodnik radziecki Wiaczesław Sołowiow przygotowuje swój model do startu.



XIII MISTRZOSTWA MODELI SAMOCHODOWYCH LOK

DLACZEGO TAK JEST?

Niezrozumiałe jest, dlaczego przy obecnych ułatwieniach w wydaniu dla radiomodelarzy licencji III, tylko jeden z polskich zawodników miał taką licencję (Sławomir Paprocki z Łodzi). Trzeba o tym pamiętać i dopełniać niezbędnych formalności. Licencja dla radiomodelarzy jest tak niezbędna, jak „Książka modelarza LOK". Uwagę tę adresujemy nie tylko do zawodników, ale i do instruktorów modelarni oraz kierowników sekcji modelarstwa ZW LOK.

Dziwi nas również nieznajomość wśród zawodników i części działaczy modelarstwa, przepisów sportowych oraz aktualnych wytycznych i regulaminów wydawanych przez ZG LOK. Po co więc cały wysiłek włożony w ich opracowanie i wydanie, jeśli najbardziej tym zainteresowani nie znają ani ich treści, ani nie orientują się w zasadach przyjętych punktacji indywidualnej i zespołowej, ani nie znają limitów dla uzyskania tytułu mistrza Polski itp. Zapoznanie z tymi sprawami jest przewidziane w programach szkolenia i trzeba to egzekwować. Modelarze zaliczani do grupy wyczynowej powinni nie tylko czytać te wytyczne i regulaminy, ale wspólnie je omawiać, by nie było żadnych wątpliwości w trakcie trwania zawodów.

Przyjemną niespodzianką sportową było zajęcie II miejsca zespołowego przez mało dotychczas znany i liczący się w modelarstwie samochodowym zespół Warszawy Stołecznej. Wyjście na drugą pozycję przed pretendenta do zwycięstwa zespołowego, tj. ekipę Poznania, było przykładem na to, jak można wygrać zawody, obsadzając głównie stosunkowo nowe klasy (model RC i klasy standard) o mniejszej liczbie zawodników. Nieodparcie nasuwa się więc wniosek, że trzeba myśleć nie tylko o sprawach sportowych, ale również organizacyjnych.

JAN MARCZAK

WYNIKI INDYWIDUALNE

Klasa I — 1,5 cm³

1 miejsce	Edward Czernikow	ZSRR	185,376 km/h
2 „	Szepes Attila	Węgry	163,191 „
3 „	Voitech Schelberger	CSRS	157,894 „
4/I „	Jerzy Olejnik	Katowice	138,037 „
5/II „	Bolesaw Judkowiak	Poznań	131,195 „
6/III „	Edward Przeperski	Bydgoszcz	105,448 „

Klasa II — 2,5 cm³

1 miejsce	Imre Iharosi	Węgry	197,368 km/h
2 „	Jiri Kincl	CSRS	193,756 „ lepszy w drugim biegu
3 „	Władimir Popow	ZSRR	193,756 km/h
6/I „	Jan Kurek	Poznań	159,433 „
7/II „	Edward Przeperski	Bydgoszcz	142,068 „
8/III „	Tadeusz Budzyński	Lublin	138,889 „

Klasa II — 2,5 cm³ — standard

1 miejsce	Maria Zielińska	Bydgoszcz	151,261 km/h
2 „	Waldemar Jończyk	Wrocław	115,533 „
3 „	Jacek Obiegło	Pozańn	114,869 „
4/I „	Stanisław Kriz	CSRS	143,756 „
5/II „	Roman Woźniak	Bydgoszcz	179,820 „
6/III „	Jerzy Zieliński	Bydgoszcz	175,097 „

Klasa III — 5 cm³

1 miejsce	Nikolaj Troniew	ZSRR	221,948 km/h
2 „	Anatolij Filin	ZSRR	216,867 „
3/I „	Rudolf Rockstein	Katowice	198,020 „

Klasa III — 5 cm³ — standard

1 miejsce	Marian Radecki	Wrocław	126,494 km/h
2 „	Stanisław Cygan	Lublin	110,092 „
Dalszych startów nie zaliczono.			

Klasa IV — 10 cm³

1 miejsce	Wiaczesław Sołowiow	ZSRR	230,179 km/h
2 „	Ludovit Gall	CSRS	229,299 „
3 „	Josef Fonad	Węgry	220,218 „

Klasa Vs — modele ze smigłem 2,5 cm³

1 miejsce	Roman Jesionowski	Warszawa miasto	132,159 km/h
2 „	Andrzef Chrzanowski	Bydgoszcz	96,774 „
3 „	Andrzej Malowaniec	Katowice	91,370 „

Klasa VIa — modele redukcyjne samochodów zdalnie sterowane

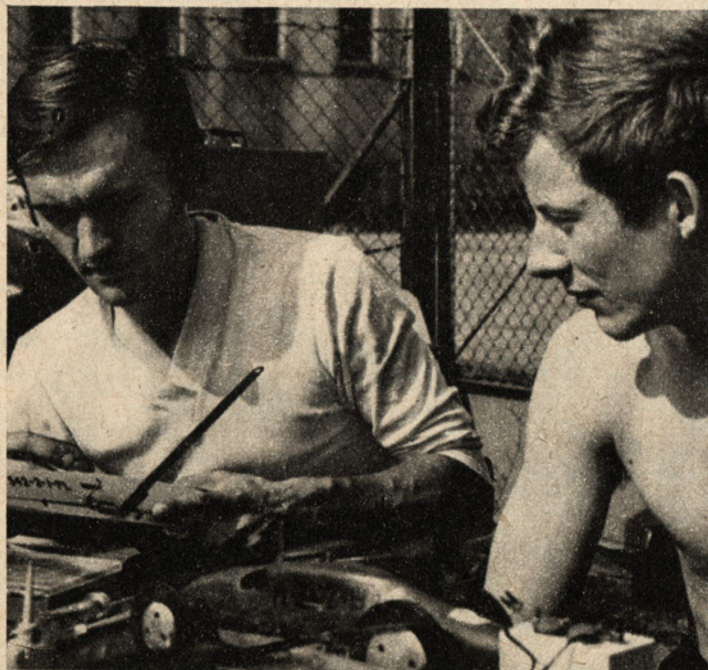
1 miejsce	Sławomir Paprocki	Łódź	205,5 pkt.
2 „	Andrzej Kujawa	Poznań	185,0 „
3 „	Antoni Wąsowski	Warszawa Woj.	182,5 „

Klasa VIb — modele samochodów wolnokonstrukcyjne

1 miejsce	Janusz Walicki	Szczecin	213,0 pkt.
2 „	Marek Michalski	Warszawa miasto	207,5 „
3 „	Sławomir Paprocki	Łódź	199,0 „

Klasyfikacja zespołowa ekip polskich

I miejsce	Bydgoszcz	4098 pkt.	IV miejsce	Katowice	3410 pkt.
II „	Warszawa miasto	3935 „	V „	Wrocław	2894 „
III „	Poznań	3744 „	VI „	Lublin	2421 „



Edward Przeperski Bydgoszcz



Zawodnicy wrocławscy Radecki, Lipko i Średnicki.
Fot. J. Marczak

PAROWÓZ TOWAROWY SERII Tr-21 z 1922 r.

ZESTAWIENIE MATERIAŁÓW DO MODELU PAROWOZU

Lp.	Nazwa części	Ilość sztuk	Materiały i wymiary (mm)
1.	Rączka	2	drut stalowy Φ 0,5
2.	Daszek	1	blacha stal. miękka 0,3
3.	Emblematy	2 kompl.	blacha stal. miękka 0,3
4.	Uchwyt	2	drut miedziany Φ 0,5
5.	Ścianka boczna budki	2	blacha stal. miękka 0,3
6.	Zawór bezpieczeństwa	1	drut stalowy Φ 2,5
7.	Wspornik	1	blacha mosiężna 0,5
8.	Drąg stawidłowy	1	blacha mosiężna 0,5
9.	Zbiornik piasku	1	pręt stalowy Φ 11 1 drut miedziany Φ 0,3
10.	Dźwignia wału stawidłowego I	1	blacha mosiężna 0,5
11.	Dźwignia wału stawidłowego II	1	blacha mosiężna 0,5
12.	Resor	6	blacha mosiężna 0,5
13.	Przednia część kotła	1	blacha mosiężna 0,5
14.	Dźwignia zasuwy dymnicy	1	drut stalowy Φ 0,5
15.	Czoło kotła	1	blacha mosiężna 1
16.	Zacisk drzwi	4	drut stalowy Φ 0,5
17.	Zawias	2	blacha stal. miękka 0,3
18.	Drzwi dymnicy	1	blacha stal. miękka 0,3
19.	Zasuwa	1	blacha stal. miękka 0,3
20.	Zawór	2	drut stal. miękki Φ 2,5 drut miedziany Φ 0,5
21.	Osłona	2	blacha miękka stal. 0,3
22.	Trep	1	blacha stal. miękka 0,3 drut miedziany Φ 0,5
23.	Ścianka przednia podpory kotła	1	blacha stal. miekka 0,3
24.	Latarnia	2	blacha stal. miekka 0,3
25.	Pomost	1	blacha mosiężna 1
26.	Uchwyt daszku	2	drut stalowy miękki Φ 0,8
27.	Dźwignia hamulcowa	1	drut stal. Φ 0,5 blacha mosiężna 1
28.	Zbiornik hamulcowy	1	pręt stal. Φ 4 (wytoczyć)
29.	Wywietrznik budki maszynisty	1	blacha stal. miękka 0,3
30.	Gwizdawka parowa	1	drut stal. miękki Φ 2
31.	Tylna osłona kotła	2	blacha stal. miękka 0,3
32.	Sprężarka powietrzna	1	pręt stal. Φ 4 (wytoczyć) drut miedziany Φ 0,5
33.	Zbiornik	2	pręt stal. Φ 4 (wytoczyć) drut miedziany Φ 0,5
34.	Osłona wodzidła suwaka	2	blacha stal. miękka 0,3
35.	Podpora kotła	2	blacha stalowa miękka 0,3
36.	Wkręt	4 + 2	M2x3 — nabyte gotowe
37.	Sprzęg automatyczny „PIKO"	2	nabyte gotowe
38.	Daszek okienka	2	blacha stal. miękka 0,3
39.	Przewód sprężarki	2	drut stal. Φ 0,6
40.	Przewód	2	drut miedziany Φ 0,6
41.	Zbieralnik pary	1	pręt stalowy Φ 11
42.	Obręcz	3	blacha stal. miękka 0,3
43.	Przewody piaskowe	4	drut stalowy Φ 0,6
44.	Kocioł	1	blacha mosiężna 0,5
45.	Przewód	1	drut miedziany Φ 0,6
46.	Poręcz kotła	2	drut stalowy Φ 0,8
47.	Komin	1	blacha stal. miękka 0,3
48.	Zbiornik gazu	1	blacha stal. miękka 0,3
49.	Zbiornik pomocniczy	2	blacha stal. miękka 0,3
50.	Tabliczka informacyjna	2	blacha miękka 0,3
51.	Opaska silnika	1	blaszka mosiężna 0,5
52.	Ścianka czołowa budki	1	blacha stal. miękka 0,3
53.	Płyta silnika	1	blacha mosiężna 1,5
54.	Wiązar	2	blacha stalowa 1
55.	Koła zębate	1 kompl.	nabyte gotowe
56.	Korbowód	2	blacha stalowa 0,5
57.	Jarzmo	2	blacha stalowa 0,5
58.	Wahacz	2	blacha stalowa 0,5
59.	Prowadnica krzyżulca	2	blacha stalowa 0,5
60.	Tuleja komory suwakowej	2	pręt stalowy Φ 4 (wytoczyć)
61.	Trzon suwakowy	2	drut stalowy Φ 1,5
62.	Zderzak	2	pręt Φ 4 (wytoczyć)
63.	Zestaw kołowy toczny	1	Φ kół 11,5
64.	Zestaw kołowy napędny	4	Φ kół 15,5
65.	Trzon tłokowy	2	drut stalowy Φ 1,5
66.	Tuleja komory tłokowej	2	pręt stalowy Φ 6 (wytoczyć)
67.	Belka zderzakowa	1	blacha mosiężna 1
68.	Żebro	4	blacha mosiężna 0,5
69.	Ostojnica podwozia	2	blacha mosiężna 1,5
70.	Blok cylindrowy	1	tworzywo
71.	Blok międzyostojnicowy przedni	1	ołów względnie mosiądz
72.	Blok międzyostojnicowy tylny	1	ołów względnie mosiądz
73.	Silnik elektryczny 12 V	1	nabyty gotowy
74.	Ślimak i ślimacznica	1 kompl.	nabyte gotowe
75.	Wodzidło jarzma	2	blacha stalowa 0,5
76.	Wodzidło suwaka	2	blacha stalowa 0,5
77.	Krzyżulec	2	blacha stalowa 0,5
78.	Wkręt	8	M1, 6x6 nabyte gotowe
79.	Przeciwkorba	2	blacha stalowa 1
80.	Wodzidło wahacza	2	blacha stalowa 0,5
81.	Wkręt	1	M2x6 — nabyty gotowy
82.	Półwózek	1	blacha mosiężna 1
83.	Belka kontaktowa	1	tekstolit 1,5
84.	Blaszka kontaktowa	2	blacha mosiężna 0,2
85.	Wkręt	2	M2x1,5 — nabyte gotowe (przyciąć)
86.	Wkręt	5	M2x12 — nabyte gotowe
87.	Wyczystki	4	blacha stal. 0,5 x Φ 2,5

MOTORYZACJA W WYCHOWANIU MŁODZIEŻY

Pod takim tytułem Pałac Kultury w Poznaniu i Redakcja Czasopism Modelarskich LOK organizuje w dniach 25.I—15.III.1972 r. wystawę modeli samochodów oraz imprezy towarzyszące.

Modele nadsyłane na wystawę zostaną podzielone na następujące kategorie:

Kategoria 1. Polski samochód moich marzeń. Modele wykonane indywidualnie na bazie projektu polskiego samochodu popularnego.

Kategoria 2. Redukcyjne modele samochodów historycznych i aktualnie używanych. Modele wykonane ręcznie przez młodzież i starszych hobbystów.

Kategoria 3. Mikromodele produkcji fabrycznej (modele pojedyncze, kolekcje, parkingi, sceny rodzajowe — wyścigi, kraksy, akrobacja itp.)

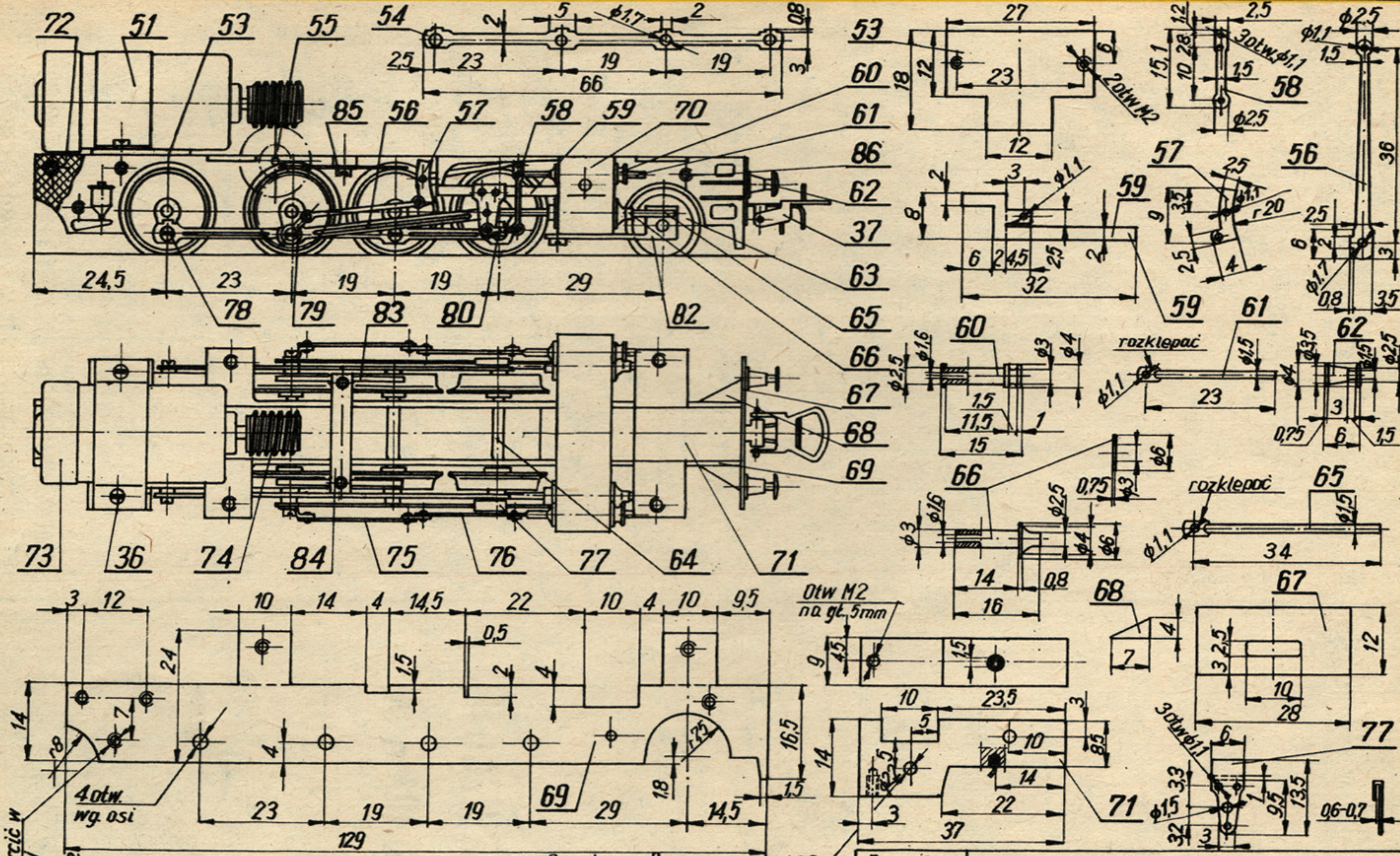
UWAGA —We wszystkich kategoriach można wystawiać również wszelkiego rodzaju wozy bojowe. Nadsyłane modele nie mogą przekraczać długości 300 mm.

Każdy model musi posiadać metrykę.

Dla wszystkich uczestników przewiduje się dyplomy, a za najlepsze modele i kolekcje nagrody.

Podczas otwarcia wystawy przewiduje się spotkanie z Adamem Smorawińskim, wielokrotnym uczestnikiem Rajdu do Monte Carlo, wręczenie uczestnikom wystawy nagród oraz wycieczkę do Zakładu Naprawczego Samochodów.

Wszelkie zapytania oraz przesyłki modeli należy kierować do Pałacu Kultury — Dział Techniczny, Poznań, ul. Czerwonej Armii 80/82.



Rozmiar	PAROWÓZ TOWAROWY SERII Tr-21				
HO					
Podziałka	Opracował	Data	Nr. rys.	Jl. Ark.	Nr. Ark.
1:1	A. Balcerzak	1.VI.72	1-72	4	3

Przyl. drut ϕ1

Owinąć i oblut. drutem ϕ0,5

oblutować drutem ϕ0,5

rozwinięcie

Zobu stron przyl. płytki 2,5×4 grub. 0,3

oczko

drut ϕ0,5

Przylutować opaski o szerokości 1,5

Przyl. krążki o średnicy ϕ3,5 i ϕ0,3

A-A

oblut. drutem ϕ0,5

przyl. opaski z bl. 0,3

Przylut. krążek ϕ8×ϕ5×0,5

przyl. opaski z bl. 0,3

widok z kier. „Z"

cz. nr. 41

cz. nr. 9

2 otw. ϕ1,1

drut ϕ0,5

4 otw. ϕ3

2×ϕ2 na gł. 2

ϕ2 - na głęb. 1

2 otw. ϕ2,2

Widok cz. nr. 82 po zgięciu

ϕ wg. osi

Rozmiar	PAROWÓZ TOWAROWY SERII Tr-21				
HO					
Podziałka	Opracował	Data	Nr. rys	Jl. Ark.	Nr. Ark.
1:1	A. Balcerzak	1. VI. 72 r.	1-72	4	4

Ludzie modelarstwa

LESZEK GAŃSKI najstarszy modelarz i instruktor Aeroklubu Jeleniogórskiego



Leszek Gański ur. 26 stycznia 1931 roku w Ostrowcu Świętokrzyskim z lotnictwem związał się w roku 1946 w Aeroklubie Jeleniogórskim. Już jako młody chłopiec zajmował się modelarstwem lotniczym, był uczniem prof. Blarowskiego i Edwarda Szczepaniaka w sławnej w tym czasie Szkole Modelarstwa Lotniczego, która istniała w Jeleniej Górze, przy ul. Drzymały 4. Tam budował modele i brał udział w zawodach organizowanych przez Ligę Lotniczą, zajmującą się całokształtem działalności lotniczej w kraju. W roku 1949 ukończył szkolenie szybowcowe w Lęborku, a w roku 1950 uczęszczał na szkolenie spadochronowe w Nowym Targu. Służbę wojskową odbywał w wojskach lotniczych. Po likwidacji Szkoły Modelarstwa Lotniczego i Aeroklubu Jeleniogórskiego w roku 1950 nie zaprzestaje działalności w modelarstwie lotniczym. Organizuje modelarnię w liceum ogólnokształcącym w Jeleniej Górze, którą następnie przeniesiono do Młodzieżowego Domu Kultury. Był tam instruktorem modelarstwa lotniczego, borykał się z wieloma trudnościami, w końcu nawiązał kontakt z Ligą Lotniczą we Wrocławiu, gdzie spotkał Zdzisława Pakielewicza, znanego działacza modelarstwa lotniczego we Wrocławiu. Mimo trudności panujących w tym czasie, modelarze, wychowankowie instruktora Leszka Gańskiego odnoszą wiele zwycięstw na zawodach województwa wrocławskiego.

Po reaktywowaniu Aeroklubu Jeleniogórskiego w 1957 roku przystępuje do organizowania życia modelarskiego w Aeroklubie Jeleniogórskim, jest pierwszym etatowym szefem modelarstwa Aeroklubu Jeleniogórskiego, organizuje nowe modelarnie lotnicze, Harcerskie Drużyny Lotnicze, zawody modelarskie i inne imprezy lotnicze. Jest instruktorem modelarstwa lotniczego klasy I, komisarzem sportowym i czynnym modelarzem, pełni funkcję instruktora modelarstwa na kursach centralnych i obozach specjalnościowych.

W chwili obecnej zajmuje się budową makiet latających oraz szybowców R/C, jest przewodniczącym sekcji modelarskiej Aeroklubu Jeleniogórskiego, instruktorem modelarstwa w Ośrodku Aeroklubu oraz w szkole podstawowej Nr 3 i Młodzieżowym Domu Kultury w Jeleniej Górze. Zawodowo pracuje jako nauczyciel w szkole podstawowej Nr 3.

Jest on najstarszym stażem modelarskim członkiem Aeroklubu Jeleniogórskiego, otrzymał szereg dyplomów za działalność społeczną na rzecz lotnictwa sportowego. W roku 1971 otrzymał dyplom z Zarządu Głównego Aeroklubu PRL za 25-letnią działalność w modelarstwie lotniczym Aeroklubu Jeleniogórskiego.

Leszek Gański do chwili obecnej bierze czynny udział w imprezach organizowanych przez Aeroklub PRL, posiada licencję sportową modelarza lotniczego, nr 165, zna go wielu starszych i młodszych modelarzy z całej Polski. Wyszkolił wielu modelarzy, którzy po ukończeniu kursów szybowcowych i samolotowych latają w lotnictwie sportowym i wojskowym.

W roku bieżącym na ogólnopolskich zawodach modeli latających we Wrocławiu Leszek Gański modelem samolotu Cessna 172 zdobył drugie miejsce, a jego wychowanek dobre miejsce na ogólnopolskich zawodach modeli latających, co daje Leszkowi Gańskiemu wiele satysfakcji i zadowolenia ze swojej pracy.

JACEK CHMIELEWSKI





NASZA BIBLIOTECZKA

DLA MODELARZY LOTNICZYCH

Na półkach księgarskich pojawiła się nowa pozycja przeznaczona dla lotniczych modelarzy wyczynowych. Jest to praca znanego zawodnika, wielokrotnego mistrza Polski w modelach prędkościowych, Andrzeja Rachwała pt. LOTNICZE MODELE WYCZYNOWE NA UWIĘZI.

Książka przeznaczona jest w zasadzie dla modelarzy zaawansowanych. Zawiera zasady budowy, przygotowań do startu oraz pilotażu lotniczych modeli na uwięzi. Autor zastosował słuszny podział na modele prędkie, wyścigu zespołowego, akrobacyjne i modele do walki powietrznej.

W każdym z tych rozdziałów omawia konstrukcję kadłuba, konstrukcję skrzydła, wykonanie stateczników i systemu sterowania, dobór silnika i śmigła, rodzaje i zastosowanie instalacji paliwowej oraz zasady treningów i lotów zawodniczych. W rozdziale na temat modeli akrobacyjnych i do walki powietrznej autor przedstawił program akrobacji i opis figur wyższego pilotażu, różne sytuacje pilotażowe, przebieg walki i zasady klasyfikacji zawodników.

To wszystko wyłożone jest zwięzłym językiem technicznym, poparte licznymi rysunkami i zdjęciami. Książka zawiera ponadto wiele cennych wskazówek, co stanowi jej dodatkową wartość.

Wydano ją na dużym formacie A4, w czarnej plastykowej oprawie z dodatkiem 5 planów na formacie A1 i B0, zawierających rysunki w podziałce 1:1 modelu prędkościowego, 2 modeli wyścigowych — dla juniorów i seniorów, oraz z podobnym przeznaczeniem 2 modeli akrobacyjnych. Ostatni z nich to konstrukcja znanego zawodnika i wielokrotnego mistrza Czechosłowacji Józefa Gabrysia.

Nie wdając się w szczegółowe rozważania ogólnie można stwierdzić, że jest to wartościowa pozycja w bibliotece modelarskiej. Książka na dobrym poziomie fachowym z dobrymi rysunkami i słabym jak zwykle na tego rodzaju papierze reprodukcjami zdjęć.

Budzi jednak zdziwienie obwoluta książki, na której zamieszczono rysunek historycznego dwupłatowca, co zupełnie nie pasuje do tytułu książki. Mamy nadzieję, że nie jest to pomysł jej autora, lecz „radosna twórczość" grafika wydawnictwa.

* * *

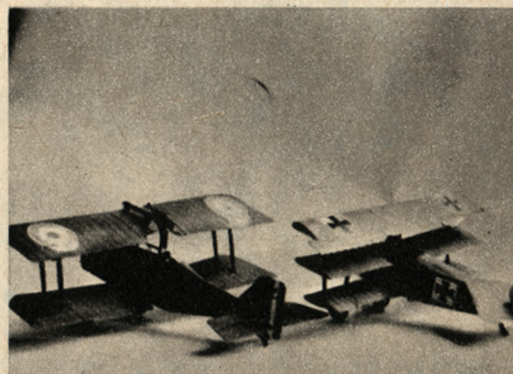
Andrzej Rachwał: LOTNICZE MODELE WYCZYNOWE NA UWIĘZI, stron 84 formatu A4, miękka kartonowa okładka i plastykowa czarna oprawa, wkładki z planami w podziałce 1:1, nakład 7000 egz.; cena 40 zł.

„MODELARZ" POMAGA

Andrzej Kowalik — Radzyń Podl., ul. Chomiczewskiego 14 a, poszukuje mechanizmu RC „Sevromatik" produkcji NRD ewentualnie „Variomatik" lub „Bellamatik" oraz przekaźników miniaturowych MT-6, PM-1 (MPN-2) i książki J. Wojciechowskiego „Jak zbudować kierowany radiem model samochodu, samolotu, okrętu". W zamian odda inne materiały modelarskie lub zapłaci gotówką. **Leszek Mizerski — Bytom, pl. Kościuszki 4/3,** posiada około 40 egz. zdezaktualizowanych numerów „Małego Modelarza" oraz wycinanek MON, które może wysłać zainteresowanym za zaliczeniem pocztowym. **Jerzy Nowowiejski — Trójczyce 81, poczta Przemyśl, (ośrodek Zdrowia),** poszukuje mechanizmu wykonawczego „Bellamatik II" oraz klocków i deseczek balsowych. **Ryszard Ochab — Wrocław 42, ul. Wielka 112/8,** poszukuje nr 1, 9, 10/70 „Modelarza". **Jacek Wójcik — Kościan, ul. Kś. Suszyńskiego 10,** posiada wiele numerów „Modelarza" z lat 1960—1970, całe roczniki „Horyzontów Techniki dla Dzieci", „Motoru", książkę Zenona Dutkiewicza pt. „Modelarstwo samochodowe", które wymieni na różnego rodzaju egzemplarze broni białej. **Ryszard Pieniążek — Krosno n/W. ul. Naftowa 13/33,** poszukuje książki „Budowa modeli dawnych okrętów" w zamian za „Plany Modelarskie" z rysunkami pancerników „Rodney", „Richelieu" i wozów bojowych. **Walerij Argientow — ZSRR, 650099, Kiemierowo 99, ul. 50 lat Oktiabra 6, kw. 43,** poszukuje albumu „Wozy bojowe", „Plany Modelarskie" nr 38 i 23, książek z serii „Typy broni i uzbrojenia" oprócz 4 i 5. Interesuje się modelami czołgów i samolotów z I i II wojny światowej. W zamian może ofiarować książkę W. Schiera „Miniaturowe lotnictwo" cz. II, książkę „Aviamodeli czempionów ZSRR", czasopisma „Mały Modelarz", książkę „Leti model cz. II", materiały dotyczące samolotów z okresu II wojny światowej, modele radzieckie i czasopisma modelarskie. **J. Machow — ZSRR 720040, Kirgizka SRR g. Frunze, ul. Pantiłowa 285,** zamieni książki: „Sprawocznik po inostrannym flotom" i „Korabli gieroi" za „Kutry torpedowe" i „Torpedowce i niszczyciele". **Krzysztof Cichy — Kalisz, ul. Lipowa 28B/3,** posiada do odstąpienia silnik żarowy 2,5 cm³ produkcji japońskiej, OS-Max 12RC wraz z dodatkowymi akcesoriami. **Tomasz Leikert — Łódź, ul. Czechosłowacka 3 m 11,** zamieni nr 16, 17, 19, 20 i 22 „Planów Modelarskich" na numery „Małego Modelarza" z wycinkami okrętów historycznych jak „Wodnik" itp. **Władysław Borowski — Łomnica, ul. Kolejowa 13, pow. Jelenia Góra,** posiada egzemplarze „Małego Modelarza" z planami: „Zamek Królewski", „Santa Maria", „Jacht Opty", samolotów: LWS-1, „Żubr", „Morane Sauler", które chętnie zamieni na „Małego Modelarza" z planami czołgów i samochodów. **Andrzej Nitsch — Świdnica Śl., ul. Okrężna 58/2,** poszukuje „Małego Modelarza" nr 1/70 (samolot PZL P11c) i nr 8/71 (samolot Hawker „Hurricane"). **Czesław Dobrzyński — Piotrków Tryb., ul. Hutnicza 13,** posiada do odstąpienia oprawione roczniki „Modelarza" z lat 1968—1971, książki o tematyce modelarskiej i radiotechnicznej. **Ryszard Marszał — Gdynia 3, ul. Podchorążych 11/14,** w zamian za silnik żarowy (nowy) pojemność 5 cm³ wraz z paliwem, śmigłem i zapasowymi świecami oraz za książki i plany lotnicze, pragnie otrzymać silnik elektryczny produkcji radzieckiej; MU-100 lub podobny. **Zbigniew Kawski — Gdańsk Wrzeszcz, ul. J. Fiszera 6 m 4,** poszukuje nr 1—7/71 miesięcznika „Modelarz". **Bernard Redzko — Gryfino, ul. B. Chrobrego 13 m 15, woj. szczecińskie,** poszukuje „Małego Modelarza" z planami statku „Stefan Batory". **Włodzimierz Zegarek — Maczki, ul. Krzakowska 6/14, pow. Będzin,** poszukuje świec żarowych i głowic do silnika o pojemności 2,5 cm³, „Meteor". **Adam Pisarski — Stężyca k/Dęblina, ul. Dęblińska 34/7,** poszukuje „Planów Modelarskich" z rysunkami samolotu „Jak 9P" w zamian za plany okrętu historycznego „Victory". Pragnie też nawiązać korespondencję z modelarzami lotniczymi w wieku 15 lat. **Paweł Kowalczuk — Gdynia 9, ul. Komuny Paryskiej 20B/8,** poszukuje planów historycznych okrętów: Mayflower, Golden, Hind, Wodnik, Ariel, Piotr z Gdańska, Koga Elbląska, Galon „Smok" oraz książki pt. „Budowa dawnych okrętów żaglowych", za które odda egzemplarze „Modelarza", luźne egzemplarze „Morza", „Modellist-Konstruktor", „Plany Modelarskie", zeszyty z serii „Typy broni i uzbrojenia", silnik elektryczny 4,5 V oraz książkę Z. Dutkiewicza — ABC modelarstwa samochodowego.

DWA MODELE W JEDNYM NUMERZE

Do nru 12/72 „Małego Modelarza" przygotowane zostały dwa plany samolotów z I wojny światowej. Są to samoloty: angielski SE-5a i niemiecki Fokker Dr I.



Na zdjęciu modele wykonane przez autora Wiesława Bączkowskiego z Warszawy. Skala modeli 1:50.

CZASOPISMO ZALECONE DLA BIBLIOTEK SZKÓŁ LICEALNYCH PISMEM MINISTERSTWA OŚWIATY NR PO/3-3081/57 Z DN. 21 MARCA 1957 R.

WYDAJE ZARZĄD GŁÓWNY LIGI OBRONY KRAJU

Redaguje kolegium w składzie: Bogdan GABRYSIAK, Jan MARCZAK, Henryka MROZEK (red. techn.), Marian ROZWENC, Stefan SMOLIS (sekretarz redakcji), Bogusław SPUNDA, Bożena TEPLI (oprac. graficzne), Wojciech SZANTER, Bohdan WĘGRZYN, Zenon ZATORSKI (redaktor naczelny). Adres redakcji: Warszawa, ul. Chocimska 14, tel. 45-12-31 wew. 62. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz oddziały i delegatury „Ruchu". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeraty przyjmowane są do 15 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Cena prenumeraty: kwartalnie — zł 13,50, półrocznie — zł 27.—, rocznie — zł 54.—. Prenumeratę na zagranicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-100024. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Druk. Wojsk. Zakł. Graf. W-wa. Zam. 769. Nakład 40 000 egz. A-42. INDEKS 36724.



Z DRUGIEJ PÓŁKULI

W Santiago del Estero w Argentynie rozegrane zostały VIII Południowoamerykańskie Mistrzostwa Modeli Latających, w których brali udział zawodnicy z następujących państw: Argentyny, Brazylii, Boliwii, Chile, Peru i Urugwaju. Na zdjęciu mistrzowski w akrobacji zespół (od lewej): Serodio Conrado, Jungueria, Francisco Fontenelle (mistrz).

700 GODZIN PRACY

Uzdolniony czechosłowacki modelarz rakietowy, Otokar Saffek z Pragi, wykonał piękną makietę rakiety „Saturn 5". Wykonanie jej pochłonęło około 700 godzin pracy.

Na zdjęciu Otokar Saffek z „Saturnem".



W Związku Radzieckim zaczęto produkcję modeli plastykowych. Na zdjęciu plastykowy model radzieckiego samolotu Mig-21, który wykonał modelarz czechosłowacki Frantisek Parelćik.





Z BRATNIEJ CZECHOSŁOWACJI

Nasi koledzy z bratniej Czechosłowacji również budują wiele modeli redukcyjnych. Prezentowany model o nazwie Fortuna wykonał Jiri Richter z Pragi. Startując nim w klasie F2a, uzyskał V miejsce na mistrzostwach CSRS w 1971 roku.

LATAJĄCY DYWANIK

Z serii latających dziwactw przedstawiamy latający dywanik i to w dodatku zdalnie sterowany, który zaprezentowano na tegorocznej imprezie pod nazwą IKARUS, organizowanej co roku w Hersewinkel w NRF.

